BUENOS AIRES

Margarita Gutman
y Jorge Enrique Hardoy

COLECCIONES
MAPFRE
1492

A finales del siglo XVIII, Buenos Aires no era sino la casi insignificante capital del más pobre y menos poblado de los virreinatos españoles en América, aunque muy pronto se convertiría en el centro de uno de los movimientos revolucionarios que lograron la independencia. Desde entonces pasa a ser una de las grandes urbes de Iberoamérica y del mundo por su población, como polo cultural, científico y de ideas políticas, y como crisol racial, de idiomas y de experiencias. Ciudad formada por barrios de gran diversidad y, a la vez, ciudad con una personalidad muy acusada, la que se soñó ser «la París de América del Sur» ha atravesado, desde la etapa colonial, por una larga serie de circunstancias políticas, económicas, poblacionales y organizativas que han conformado la Buenos Aires de hoy. Los autores de esta historia no convencional de la ciudad han seleccionado determinadas situaciones urbanas como hilos conductores que permiten la comprensión de su evolución a través de los distintos momentos históricos.

Margarita Gutman (Buenos Aires). Arquitecta. Investigadora del Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo (IIED - América Latina). Profesora de la Universidad de Buenos Aires.
Jorge Enrique Hardoy (Buenos Aires, 1926). Ph. D. en Arquitectura. Presidente del Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo (IIED - América Latina).



Colección Ciudades de Iberoamérica

BUENOS AIRES

Historia urbana del Área Metropolitana

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Manuel Lucena
Diseño de cubierta: José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-520-4
Depósito legal: M. 27403-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n., Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

MARGARITA GUTMAN
JORGE ENRIQUE HARDOY

BUENOS AIRES

Historia urbana del Area Metropolitana



ÍNDICE

Agradecimientos 11

Introducción 13

Capítulo I. Las dos fundaciones de Buenos Aires 19

Estrategia fundacional de la Corona española 19
La primera fundación de Buenos Aires 22
La segunda fundación de Buenos Aires 26

Capítulo II. La ciudad colonial, siglos XVII y XVIII 35

Aislamiento, comercio y contrabando 35
La ciudad en las crónicas y en la cartografía 37
Población 39
La estructura urbana 42
La ciudad y la campaña en la creación del virreinato del Río de la Plata 50

Capítulo III. La ciudad republicana, 1810-1880 55

La formación de la «Gran Aldea» 55
El crecimiento de la ciudad. Argentinos y extranjeros 64
El país, la provincia y la ciudad 67

Capítulo IV. Buenos Aires: capital nacional. Años 1880-1890 75

Federalización de la ciudad 75
Población en la Capital Federal 77
La vivienda 82

Capítulo V. Las grandes transformaciones de la ciudad capital. Intendencia de Torcuato de Alvear 89

Antecedentes de la acción de Torcuato de Alvear: propuestas para cambiar la imagen de Buenos Aires 89
El damero de Buenos Aires 90
La intendencia de Alvear transforma el centro de la ciudad 92
El ordenamiento urbano concebido por Alvear 95
Crecimiento urbano y volumen de edificaciones privadas 105
Infraestructura y servicios 107
Casas de inquilinato y casas para obreros 110

Capítulo VI. Buenos Aires en el centenario de la revolución de mayo 113

De la «Gran Aldea» al «París de América del Sur» 113
Población e inmigración 118
Expansión de la ciudad 128

Capítulo VII. 1910: las transformaciones físicas de la ciudad 133

Regulaciones urbanas 133
Cambios en el centro 139
Los barrios porteños 150
La vivienda de los trabajadores 157

Capítulo VIII. Las décadas de expansión y consolidación del área metropolitana: 1920-1950 163

El área metropolitana de Buenos Aires 163
Población, industrias y expansión metropolitana 167
Transportes 174

Capítulo IX. Las transformaciones físicas del área metropolitana entre 1920 y 1955 183

La próspera década de 1920: planes urbanos y reglamentos 183
Emprendimientos del Estado: 1930-1955 200
Los barrios porteños entre 1920 y 1950 207

Capítulo X. Buenos Aires contemporánea: 1955-1991 213

Los últimos 36 años 213
Población: el área metropolitana crece cada vez más lentamente 214
Expansión urbana 219

Transformaciones en el área metropolitana 1955-1991 226
Nuevos conjuntos de vivienda en altura y nuevas villas miseria en el área metropolitana 233
El proyecto de traslado de la Capital Federal 241

Capítulo XI. EL FUTURO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES 245

Población en América Latina y el Caribe 245
Población en la Argentina 247
Población en el área metropolitana de Buenos Aires 249
Indicadores de un futuro posible 258

CUADROS 263

ILUSTRACIONES 287

APÉNDICES 309

Cronología 311
Biografías 329
Comentarios bibliográficos 337
Bibliografía general de referencia 345

ÍNDICE ONOMÁSTICO 367

ÍNDICE TOPONÍMICO 371



AGRADECIMIENTOS

Deseamos manifestar nuestro sincero agradecimiento a todas aquellas personas que, con diferentes aportes y sugerencias, colaboraron en la realización de este libro.

Debemos un agradecimiento especial a Horacio Eduardo Caride, investigador asistente del Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo IIED-América Latina, por su colaboración en la recopilación de buena parte de la información sobre la que se basó la elaboración del libro, su participación en la elaboración parcial de algunos capítulos y el cuidado de la compaginación de la versión final del libro. Son de su autoría los comentarios bibliográficos, las microbiografías y la cronología.

Al profesor Gregorio Weinberg, por sus inestimables comentarios sobre la última versión del texto. A Magdalena García, de la Biblioteca y Hemeroteca de la Sociedad Central de Arquitectos; a Carlos Soler, de la Biblioteca de la Sociedad Científica Argentina; a Ester Gould, Teresa González, Adriana Martín y Armando Moscovitz, de la Biblioteca del Honorable Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires; a Enrique Luco, de la Biblioteca del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

A Elena Schubert y Alberto Vázquez, por transcribir las innumerables versiones del texto.

A Ignacio de Larramendi y José Luis Catalinas, de la Fundación MAPFRE América, por la confianza depositada en los autores de esta obra.

Margarita Gutman
Jorge Enrique Hardoy

INTRODUCCIÓN

Antes de finales del siglo XVIII las grandes potencias del mundo no se interesaban por Buenos Aires. La ciudad estaba emplazada aguas arriba del Río de la Plata, cerca de su confluencia con los ríos Paraná y Uruguay, que permitían la navegación cientos de kilómetros hacia el interior, en la entrada natural a las vastas planicies o pampas templadas, con su promesa de producción agrícola y ganadera. La ciudad era, desde 1776, la capital del más pobre y del menos poblado de los cuatro virreinatos de España en América, una ciudad parroquial, sin atractivos ni defensas. Pero muy pronto se convirtió en el centro de uno de los movimientos revolucionarios que lograron la independencia de España, abierto comercial y culturalmente a nuevos contactos.

Desde entonces, la historia de Buenos Aires y de la Argentina quedaron interconectadas y lo que ocurría en ella atraía la atención de todo el país. Buenos Aires impulsó el desarrollo del país y a su vez fue impulsada por él. Se convirtió en uno de los grandes centros de América Latina y del mundo, por su población pero también por su ópera y sus orquestas sinfónicas, por su literatura y los libros que salían de sus imprentas, por su universidad y su desarrollo científico y porque era un centro de ideas políticas que influyeron en la historia del continente. Era la capital de un territorio de promesas incumplidas que aún brega para desarrollar un ideal común.

Pero una gran ciudad es mucho más que eso. Fue, en su momento, uno de los grandes crisoles, como lo fueron Nueva York y San Pablo, adonde llegaron inmigrantes de muchas naciones del mundo a trabajar, a formar hogares, a producir e intercambiar bienes. Buenos Aires no hubiera sido lo que es sin toda esa gente. De esa fusión de razas,

idiomas y experiencias, en buena parte facilitada por un sistema de educación avanzado y generoso para su época, surgió un habitante orgulloso y quizá pedante, dinámico, solidario, abierto a las experiencias y a las innovaciones culturales, tecnológicas y deportivas externas, pero también individualista, encerrado en sus ambiciones e ilusiones, con un Estado muchas veces aislado de las realidades sociales y con frecuencia autoritario.

Pocos pueblos han sido más estatistas que la Argentina durante largos períodos de su historia, en tanto expresión de sus múltiples conflictos sin resolver. El «porteño» fue el resultado más visible de la historia del período, durante el cual la Argentina parecía avanzar a los saltos hacia dimensiones desconocidas e impredecibles. Buenos Aires fue el centro de ese gran experimento humano. Era la capital de la nación, su principal puerto y centro industrial, su centro cultural y concentraba, en 1930, a uno de cada cuatro habitantes de la Argentina.

La Argentina debió ser un país federal. Así lo establecía la Constitución Nacional de 1853, con derechos y deberes de las provincias y del gobierno nacional, claramente establecidos. En realidad, nunca lo fue. Buenos Aires nunca perdió. Desde 1810 dejó de ser el centro de actividades revolucionarias efectivas. Políticamente nunca fue realmente cuestionada por el interior después de 1880. Buenos Aires, como sede del poder político nacional, encontró que era más simple cooptar a los viejos y luego a los nuevos caudillos. El ascenso de las clases medias al poder y el surgimiento de la conciencia laboral en la clase trabajadora, se alcanzaron sin los grados de violencia que caracterizaron la historia de México y luego la de los países de América Central, Bolivia, Perú y Colombia. Que eso haya ocurrido en un período de crecimiento fenomenal de su población, es el acontecimiento central de Buenos Aires entre 1880 y 1950.

La ciudad de Buenos Aires fue una ciudad formada por barrios. Cada barrio tiene un carácter distinto determinado, en parte, por el sitio donde creció y también por la cultura de sus habitantes y las razones de su origen. En la Boca, el Riachuelo y las actividades del puerto y la temprana presencia de una población italiana; en Belgrano, la barranca y su elección como residencia de las clases adineradas; en Villa Devoto y en Flores, las facilidades del transporte y la salubridad de sus terrenos altos que atrajeron a pequeños ahorristas.

Existe, escondida en Buenos Aires, una gran diversidad que el monótono damero no ha podido ocultar totalmente. La identidad de los barrios con los clubes de fútbol persiste; las lealtades continúan aún después de mudarse sus habitantes o los estadios de los clubes a otros barrios. Vélez Sarsfield es el club de Liniers; Ferrocarril Oeste el de los habitantes de Caballito y Flores; Platense es el club de los de Núñez; Racing e Independiente de los de Avellaneda; San Lorenzo y Huracán de los de Boedo. Hay dos equipos, Boca Juniors y River Plate que trascienden el barrio y la ciudad y se han convertido en símbolos nacionales. Algo parecido pasa con los equipos de baloncesto, muchos de ellos vinculados a los clubes de fútbol. Cada barrio tiene clubes verdaderamente barriales. Son centros sociales, con actividades deportivas y de entretenimientos más pasivos —el billar, las bochas, el ajedrez, los juegos de naipes—, en los que el tenis, el *paddle* y el «futbol 5» han ido reemplazando en los últimos años a la paleta y al voleibol.

Los autores de este libro nacieron y trabajan en Buenos Aires y han pasado sus vidas en barrios de la ciudad o en alguno de sus suburbios e inevitablemente en el centro. La recorren diariamente en automóvil o en algún transporte público para llegar a sus lugares de trabajo. Han estudiado sus edificios y transformaciones generales mucho más que sus barrios y suburbios. Han presenciado muchos cambios y destrozos injustificados. El centro y los distritos centrales de muchos barrios y suburbios guardan poca semejanza con la ciudad de hace 100 u 80 años. Cada generación parece haber reaccionado contra su pasado en defensa de conceptos como progreso, modernización, necesidad de alentar el desarrollo de la ciudad y facilitar su crecimiento, sin adoptar un plan general que facilitase su funcionamiento, creáse mejores condiciones de vida para su población y, a la vez, mantuviese algunas de sus características físicas sobresalientes.

Han visto recortar sus parques sin que fuesen agregados otros nuevos, presenciado cambios innecesarios en los nombres de las calles y la destrucción o mutilación frecuente de magníficos ejemplos de la arquitectura *art nouveau* y *art decó,* tan poco apreciados por la población en general y aun por quienes, por su posición y cultura, debieron haberla defendido. Parece que la única historia de la ciudad que respetan es la que aparece en los libros y no la que contemplan en el diario transcurrir por sus calles. Estamos muy lejos de sentir una nostalgia por las obras y la ciudad de un pasado que no conocimos. La conservación de

las obras del pasado es importante por su existencia, por su calidad propia, porque forman parte de la identidad de sus habitantes y por los servicios que prestaron y pueden seguir prestando. Al fin y al cabo, el paisaje urbano que recorremos está apoyado en múltiples paisajes del pasado que, de haber sido preservados, podrían haber introducido una calidad urbana distinta a la de la anticiudad que parece dominar en algunas áreas.

Ninguno de los autores fue adiestrado como historiador. Como tantos otros arquitectos incursionamos en el urbanismo y en las ciencias sociales. Estos intereses, creemos, están reflejados en este libro. Nuestra historia refleja una secuencia de oportunidades perdidas y el escaso protagonismo de las clases sociales con bajos ingresos en la construcción de la ciudad legal, especialmente durante las últimas décadas. La ciudad de Buenos Aires, más que la mayoría de sus suburbios, es un espléndido lugar para vivir para quienes pueden pagar los costos. Al mismo tiempo, la mayor parte del área metropolitana, parece no tener otro significado que un último refugio para quienes sus vidas son una continua lucha por sobrevivir. Ricos y pobres tienen imágenes distintas de la ciudad. En un espacio construido de la magnitud del área metropolitana de Buenos Aires (figuras números 1 y 2), los contactos diarios entre ricos y pobres son circunstanciales y teñidos por estructuras jerarquizadas. El despilfarro obsceno coexiste con carencias dramáticas.

En cierto modo no es ésta la historia convencional de una ciudad. No está basada en estudios convencionales, algunos de los cuales han sido consultados e incorporados a la bibliografía, sino en la consulta de datos estadísticos y estudios sectoriales a los que hemos tratado de dar vida incorporándolos a los espacios de la ciudad y de su área metropolitana. Los textos de escritores y poetas, los relatos de visitantes, los informes de gobernantes y sus intenciones, fueron moldeando nuestras ideas sobre la ciudad del pasado y la ciudad moderna. También nos permitieron recrear escenas de la vida en la ciudad, con expresiones importantes del orden social en su momento, del clima político que se vivió en períodos particulares y de cómo afectaron la ciudad que vivimos. También hemos tratado de utilizar otros registros además de los escritos, siguiendo las actividades de la población en la ciudad, utilizando mapas antiguos, nombres que ya no son usados y el riquísimo folclore porteño.

Inicialmente tratamos de construir la historia de Buenos Aires comenzando por el momento actual, por la forma como vive diariamente la población de la ciudad. Era una posición lógica. ¿Qué forma mejor de construir la historia de una ciudad que comenzando por lo que vemos, aun parcialmente, todos los días? Todos los días leemos diarios y conversamos con colegas y amigos y con gente que vive la ciudad de distinta manera. Esas conversaciones reflejan preocupaciones y también pequeños descubrimientos, el placer de espectáculos nuevos y frecuentes frustraciones. Nuestros colegas y amigos viven vidas distintas, algunos trabajan en la administración pública o son empresarios, otros trabajan en programas sociales en la rehabilitación de villas miserias o se dedican a la investigación; nuestros contactos con obreros, artesanos y funcionarios son frecuentes. Nuestra intención fue entonces seleccionar situaciones urbanas y descubrir sus causas e interacciones. Sin duda no hubiese sido posible entrar en ellas con la profundidad deseada. Sin embargo, la selección de algunas de esas situaciones actuales en el centro, en los barrios y en los suburbios, sobre las transformaciones edilicias, el transporte, la economía y la vivienda, de la vida de la población en general, nos llevó a establecer hilos conductores que se reflejan en el libro.

Esta historia de Buenos Aires y su área metropolitana sigue entonces esos hilos conductores que aparecen en cada uno de los capítulos y períodos en que está dividida, pero se ajusta a una periodización más convencional. Los dos primeros capítulos se ocupan de la ciudad colonial. Son intencionalmente breves porque Buenos Aires, hasta 1810 fue una ciudad de población y extensión insignificantes y con una economía endeble aunque algo más diversificada hacia el final del período colonial. A pesar de ello, el trazado de la ciudad y la ubicación de algunos edificios salientes, marcó los usos del suelo y las características posibles del centro durante mucho tiempo. El tercer capítulo está dedicado a la ciudad republicana, establecida entre la Revolución de Mayo de 1810 y 1880. Desde esa época en adelante la creciente complejidad de la aglomeración nos indujo a dedicarle mayor extensión en el texto. La capitalización de la ciudad de Buenos Aires y las transformaciones que la modernizaron en la década de 1880 se desarrollan en los capítulos IV y V. La ciudad que intentaba ser «el París de América del Sur», es el tema de los capítulos VI y VII, que toman como eje el Centenario de la Revolución de Mayo. La expansión y consolidación

del área metropolitana en las décadas de 1920 a 1950 se tratan en los capítulos VIII y IX. Los últimos 36 años de vida de la ciudad se presentan en el capítulo X y, por último, en el capítulo XI se reflexiona sobre el posible futuro del área metropolitana de Buenos Aires, en su dimensión actual e histórica, nacional y continental.

Capítulo I

LAS DOS FUNDACIONES DE BUENOS AIRES

Estrategia fundacional de la Corona española

Según el texto de la capitulación que Pedro de Mendoza firmó con la Corona de España el 21 de mayo de 1534, se le encomendó

> llevar de estos nuestros reinos a vuestra costa y misión a mil hombres, los quinientos en el primer viaje en que vos habéis de ir con el mantenimiento necesario para un año y cien caballos y yeguas, y dentro de dos años siguientes los otros quinientos hombres con el mismo bastimento y con las armas y artillería necesaria... [1].

Mendoza se ofrecía a «ir a conquistar y poblar las tierras» y la Corona dejaba aclarado «que en ningún tiempo seamos obligados a vos pagar, ni satisfacer los gastos que en ellos hicieres, más de lo que con esta capitulación vos serás otorgado».

También se le dio licencia a Mendoza para llevar 200 esclavos de las tierras del Rey, «libres de todos derechos», y se le obligaba a llevar médico, cirujano y boticario y los religiosos necesarios «para instrucción de los indios naturales de aquella tierra a nuestra santa fe católica, con cuyo parecer y no sin ellos habéis de hacer la conquista, descubrimientos y población de la dicha tierra».

Se le permitía construir, a costa suya, hasta tres fortalezas de piedra en los lugares más convenientes «para guarda y pacificación de la dicha

[1] El texto de la capitulación está reproducido en Razori, Amílcar, 1945, tomo I, pp. 367-372.

tierra», y de acuerdo al parecer de los oficiales del Rey. También se concedía a los vecinos y pobladores, solares para que edificasen sus casas y «tierras y caballerías y aguas, convenientes a sus personas conforme a lo que se ha hecho y hace en la isla Española». Mendoza tenía poderes para organizar las encomiendas de los indios de las tierras ocupadas.

La capitulación refleja algunos aspectos importantes de la política fundacional de España en América. Como otras expediciones anteriores, la que lideró Pedro de Mendoza debía ser financiada por éste. Durante las décadas de descubrimiento y conquistas, sólo en algunas expediciones la Corona aportó barcos y equipamiento, como en ocasión del segundo viaje de Colón, que motivó la fundación de la Isabela y de varios fuertes en el interior de la Española; o para apoyar la gestión de Nicolás de Ovando, nombrado gobernador de la Española, quien impulsó la fundación de 11 villas en la isla entre 1504 y 1506; o para financiar la expedición liderada por Pedro Arias de Ávila al Darién, en 1513, que consolidó la fundación de Santa María la Antigua, de varios asentamientos nuevos que fueron pronto abandonados y, posteriormente, de Panamá. La Corona no invertía en expediciones de dudosas ganancias y correspondía a los exploradores y conquistadores financiarlas con sus propios recursos, consiguiendo socios y créditos. Expediciones que tuvieron una enorme gravitación en la ocupación de los territorios americanos, como las lideradas por Diego de Velázquez a Cuba, por Cortés a México y por Pizarro y Almagro al Perú, fueron financiadas privadamente aunque la primera contó con la aprobación de Ovando, en su carácter de gobernador de la Española.

Durante las décadas de descubrimiento los españoles —y en el Brasil los portugueses— fundaron en América docenas de asentamientos con el fin de apoyar la ocupación de los territorios que conquistaban y el intercambio con sus pobladores, y también para concentrarse en caso de ataque de los indígenas y servir a las comunicaciones y al comercio con España. La mayoría de estas bases para la conquista, como fue la primera fundación de Buenos Aires, estuvieron defendidas con empalizadas, muros de tierra, zanjas y, cuando era posible, torres de piedra. Casi todas ocupaban un sitio que presentaba ventajas naturales para la defensa: la costa de un río, una colina aislada, una barranca o una zona baja vecina. En todos los casos se buscó un sitio cercano a una fuente de agua dulce y a una zona boscosa para abastecerse de leña y de madera para construir, próximo a lo que se creía era una región con oro y plata

y, en lo posible, ocupada por indios pacíficos. Ya en el diario de su primer viaje, con fecha domingo 14 de octubre de 1492, Colón menciona su intención de fundar una «fortaleza» y enumera las características favorables de un sitio que había encontrado en la isla Guanahaní: un puerto natural, «un pedazo de tierra que se hace como isla ... aunque yo no veo ser necesario, porque esta gente es muy simple de armas ... (y) con cincuenta hombres los tendrá todos sojuzgados y les hará hacer todo lo que quisiere», y otras cualidades del sitio tales como «huertas de árboles las más hermosas que yo vi» y «mucha agua» [2].

Por diversas razones, la gran mayoría de esos asentamientos defendidos, «fortalezas» como las llamó Colón, verdaderas bases de exploración y conquista de territorios desconocidos o apenas explorados por los españoles, fueron abandonados a los pocos años o a los pocos meses de establecidos. La principal causa de abandono parece haber sido la hostilidad de los indígenas, debido a los malos tratos que recibían por parte de los conquistadores que pretendían esclavizarlos o imponerles un sistema de trabajo o tributos que eran rechazados. Existen numerosos ejemplos, tales como San Sebastián de Urabá, a pocos kilómetros de la costa del golfo de Urabá, en Colombia; Fonseca de Ávila, Santa Cruz y el fuerte de Tubanama en el Darién; la villa de Aguada en Puerto Rico; Sancti Spiritu, fundada por Gaboto en 1527, en la margen del río Carcarañá, y varias poblaciones rápidamente establecidas como bases en la península de Yucatán, en el sur de Chile y en otras áreas de prolongados conflictos con la población indígena [3].

Otra razón importante fue la falta de abastecimiento. En muchos casos los indígenas rehusaron apoyar a los españoles porque sus precarias bases alimenticias, en áreas con una agricultura incipiente o casi totalmente dependientes de la caza, la pesca y la recolección, no les permitían abastecer a una multitud de recién llegados. En otros casos, los españoles hicieron una incorrecta evaluación de los abastecimientos que podrían obtener en una región, con relación al número de viajeros que

[2] Colón, Cristóbal, p. 33. Se trata del texto incluido en la relación compendiada por fray Bartolomé de Las Casas del primer viaje a las Indias.

[3] Por ejemplo, a mediados de 1542, sólo quedaban Mérida y Campeche de las 17 ó 18 fundaciones intentadas por los españoles en la península de Yucatán a partir de 1527. Ver de Robert Chamberlain, *Conquista y colonización de Yucatán, 1517-1550*, Biblioteca Porrúa, México, 1982.

formaban una expedición. Prácticamente todas las fundaciones que dependieron para su abastecimiento de provisiones y refuerzos enviados desde España, como Santa María la Antigua del Darién y Buenos Aires, fracasaron.

Otras causas de abandono fueron una catástrofe natural —terremotos o inundaciones, principalmente—, un clima malsano, una mala apreciación de las ventajas de un puerto natural y las dificultades para el embarque y desembarque de mercaderías, la mala calidad de las tierras y la falta de materiales de construcción —piedra, madera y cal sobre todo—, la escasa población indígena o sus vidas nómadas que impedían implantar el sistema de encomiendas, y la carencia de fuentes minerales accesibles, especialmente de oro y plata, que alentasen el interés de los expedicionarios y atrajesen a nuevos pobladores.

Las múltiples razones que hacían de un sitio un lugar atractivo o no para los expedicionarios, podían destruir en pocos años, a veces en meses, las expectativas de muchos. Caparra fue abandonada porque el sitio era malsano y difícil el embarque y desembarque de las mercaderías, y fue reemplazada 11 años después de su fundación por San Juan de Puerto Rico; la Isabela, fundada por Colón en 1494, fue gradualmente abandonada porque la tierra no era fértil, el lugar carecía de atractivos y el puerto era inseguro; Nueva Cádiz, en una isla árida y sin recursos frente a la costa de Venezuela, fue definitivamente abandonada en 1543, cuando el rendimiento de las pesquerías de perlas comenzó a disminuir. Existen numerosos ejemplos de una incorrecta evaluación del sitio. Como bien dice Morrison, «los grandes descubridores y exploradores rara vez son buenos colonizadores y las expediciones coloniales de avanzada casi nunca eligen un lugar adecuado» [4]. Conflictos de intereses entre los conquistadores fueron también causa del abandono o del cambio de ubicación de varios centros, especialmente en América Central.

La primera fundación de Buenos Aires

Varias de esas causas, combinadas con el liderazgo vacilante de un hombre enfermo desde antes de partir de España y sin experiencia en

[4] Morrison, Samuel Eliot, p. 519.

América, como era Pedro de Mendoza, provocaron el fracaso de la primera fundación de Buenos Aires. Los navíos de Mendoza fondearon en la isla de San Gabriel, frente al actual emplazamiento de la ciudad uruguaya Colonia del Sacramento, a principios de 1536. Desde allí, Mendoza ordenó el reconocimiento de ambas orillas del Río de la Plata buscando el mejor sitio para fundar un asentamiento y establecer un puerto. El sitio elegido fue una suave planicie cruzada por varios arroyos y bordeada al este por una barranca que se elevaba entre ocho y 12 metros sobre la costa pantanosa del Río de la Plata. El sitio estaba cercano al Riachuelo que serviría de fondeadero natural a Buenos Aires hasta bien entrado el siglo XVIII. Hacia el oeste, noroeste y sudoeste se extendía la llanura.

No ha sido comprobado el emplazamiento original de la fundación de Mendoza, ocurrida el 2 ó 3 de febrero de 1536. Seguramente fue en algún sitio cercano al actual parque Lezama o dentro de sus límites. Tampoco se ha podido comprobar el tipo de asentamiento, salvo que ocupaba una superficie reducida —una hectárea aproximadamente—, y que pronto fue fortificado con una gruesa tapia de tierra para proteger a los españoles de los ataques de los querandíes y charrúas. Ulrico Schmidel, un soldado alemán que formó parte de la expedición de Pedro de Mendoza, describió así la primera fundación:

> Allí se levantó una ciudad con una casa fuerte para nuestro capitán don Pedro Mendoza, y un muro de tierra en torno a la ciudad, de una altura como la que puede alcanzar un hombre con una espada en la mano. Este muro era de tres pies de ancho y lo que hoy se levantaba, mañana se venía de nuevo al suelo [5].

Las viviendas fueron construidas con muros de barro y techos de paja, aunque muchos miembros de la expedición continuaron ocupando los navíos fondeados en el Riachuelo o se refugiaron en toldos improvisados con las velas de los navíos [6].

[5] Schmidel, Ulrico, p. 20.

[6] Díaz de Guzmán en su libro *La Argentina*, terminado hacia 1612, la describe como «un fuerte de tapias de poco más de un solar en cuadro, donde pudiese recoger la gente, y poderse defender de los indios de guerra, los cuales luego que sintieron a los españoles, vinieron a darles algunos arrebatos, por impedirles su población». Díaz de Guzmán, Ruy. La edición príncipe fue hecha en 1835.

Por sus características físicas, la primera fundación de Buenos Aires tiene semejanzas con las fortalezas improvisadas, y sin una correcta evaluación previa de las ventajas del sitio, que los españoles establecieron en muchas regiones costeras de América a partir de la última década del siglo xv y que constituyeron una larga lista de fracasos. España parece haber tenido razones políticas para apresurar la ocupación del Río de la Plata, ya que Portugal estaba organizando una expedición para reclamar esos territorios visitados en 1531 por Martín Alfonso de Souza.

La fundación de Buenos Aires tenía antecedentes en la región. El más importante fue el fuerte de Sancti Spiritu, fundado por Sebastián Gaboto el 9 de junio de 1527 durante su viaje de reconocimiento del río Paraná [7]. Pero Sancti Spiritu fue atacado y quemado por los indios timbúes poco después y abandonado. Otros ensayos de construcción de asentamientos en la margen norte del Río de la Plata probablemente no alcanzaron a concretarse ni siquiera en un precario fuerte.

A diferencia de los sitios elegidos para otras ciudades iberoamericanas que con el tiempo se convertirían en capitales nacionales y provinciales, como ciudad de México, Antigua, Bogotá, Quito, Lima, Cuzco, Trujillo (Perú), Oaxaca y Cuenca, el de Buenos Aires estaba desprovisto de poblados indígenas permanentes [8]. Los querandíes recorrían una vasta región cazando y pescando, pero favoreciendo la costa del Paraná donde se han encontrado la mayoría de los restos arqueológicos. Los querandíes no eran agricultores, razón que explicaría su escaso número y dispersión entre el río Samborombón, a unos 150 kilómetros al sur de Buenos Aires, y el río Carcaraña, que desemboca en el Paraná a más de 400 kilómetros al norte, extendiéndose hacia el interior de la actual provincia de Córdoba. El primero en representarlos fue Ulrico Schmidel. Los grabados que incluyó Schmidel en su *Viaje al Río de la Plata* indican algo sobre sus armamentos —arcos y flechas, dardos arrojados con propulsores y boleadoras— y sus técnicas de asar y secar el pescado que extraían del río mediante redes. Al parecer los

[7] Gaboto partió de Sevilla el 3 de abril de 1526 y regresó al mismo puerto en julio de 1530.

[8] Aun en un territorio desprovisto de grandes aglomeraciones indígenas, como la bahía de Guanabara, elegida por los portugueses para fundar Río de Janeiro, existían aldeas de los indios tupinamba.

querandíes se enfrentaron a los españoles cuando se vieron obligados a suministrarles abastecimientos que no poseían.

Mendoza llegó al Río de la Plata con 1.500 hombres y no con los 500 que estipulaba la capitulación que había firmado con el Rey de España. La región ya había sido visitada por Juan de Solís en 1515, Fernando de Magallanes en 1519, Sebastián Gaboto en 1526 y Diego García en 1528. A pesar del cuidado con que fue organizada una expedición que pretendía poblar un amplio territorio, muy pronto el hambre y la mala relación con los indios querandíes quedaron reflejados en la rápida disminución en el número de expedicionarios [9]. Buenos Aires fue sitiada por los querandíes el 24 de junio de 1536. Varios barcos y casas fueron incendiados, iniciándose de este modo una prolongada agonía para sus habitantes que recién terminó en 1541, cuando fue ordenado su despoblamiento y el traslado de sus ya escasos ocupantes a Asunción, convertida en la única ciudad permanente de la vasta región.

Durante los meses que siguieron a su desembarco, Mendoza intentó consolidar la ocupación del territorio con otras fundaciones. A las pocas semanas de fundar Buenos Aires, Mendoza envió a su alguacil mayor, Juan de Ayolas, a remontar el río Paraná en busca de una ruta al Perú. El 15 de junio de 1536 Ayolas fundó Corpus Christi cerca de la laguna Coronda, y poco después, el mismo Mendoza fundó la fortaleza de Nuestra Señora de la Buena Esperanza, ambas aguas arriba del sitio del ya desaparecido fuerte de Sancti Spiritu. Las dos fundaciones tuvieron una corta existencia. En cambio, fue distinta la suerte de Asunción, fundada el 15 de agosto de 1537 por Juan Salazar de Espinosa quien junto a Domingo Martínez de Irala había sido enviado por Mendoza en busca de Ayolas [10]. El fuerte de la Asunción fue establecido en una zona comparativamente de densa población indígena, que al mezclarse con la española dio origen al mestizaje y a una

[9] Escribía Juan Francisco de Aguirre dos siglos y medio después: «Se puede afirmar fue la armada más florida y más desgraciada que pasó a la conquista de las Indias». Este discurso formaba parte del diario que llevó Aguirre mientras integraba la comisión que debía delimitar los territorios de España y Portugal en América. El Discurso Histórico fue terminado por Aguirre en España en 1793 al regresar de Asunción. De Aguirre, Juan Francisco, p. 30.

[10] Salazar de Espinosa y Martínez de Irala tenían rango de capitanes en la expedición de Mendoza.

producción agrícola-pastoril que aseguraron el abastecimiento de los nuevos pobladores.

Buenos Aires languideció mientras Asunción se fortalecía como centro indiscutible de la vasta región del Río de la Plata. Algunos abastecimientos llegados de España en 1538 permitieron su subsistencia, pero en 1539 Buenos Aires quedó nuevamente abandonada. En junio de 1541 Irala, que gobernaba en Asunción, ordenó el despoblamiento de Buenos aires y el traslado de su población a Asunción. Sus motivos no han sido aclarados e incluso existían discrepancias sobre el estado de la fundación de Mendoza por parte de testigos de su despoblación [11].

La segunda fundación de Buenos Aires

La segunda fundación de Buenos Aires fue una empresa muy diferente. La gran mayoría de los 63 hombres que envió Juan de Garay por tierra y por agua como avanzada, habían nacido en los territorios que pretendía poblar y eran hijos de españoles e indios. El mismo Garay, aunque nacido en el país vasco, estaba respaldado por sus condiciones de líder y de soldado, y por sus cualidades humanas y lealtad hacia sus superiores y sus subordinados. Ya había fundado Santa Fe en 1573, en el sitio de las actuales ruinas de Cayastá, junto a un brazo del río Paraná. Para el trazado de Santa Fe adoptó la trama regular adoptada desde décadas antes en toda América.

El viejo emplazamiento de Buenos Aires, unos 450 kilómetros río abajo al sur de Santa Fe, era propicio para abrir el comercio de las provincias del interior —de Tucumán, Asunción y hasta del Alto Perú— con España. Hasta el sitio elegido fue prácticamente el mismo: un lugar, también en lo alto de la misma barranca, unos centenares de metros al norte de la primera fundación.

Garay hizo trazar un plano con la repartición de los solares que nos ha llegado a través de una copia del siglo xviii, de autor desconocido, que se guarda en el Archivo General de Indias de Sevilla [12] (figura

[11] Torre Revello, José, p. 14.

[12] En el reverso del plano se indica que es el «Plano que manifiesta el repartimiento de solares que hizo el general Juan de Garay a los fundadores de Buenos Aires. Año de 1583».

número 3). No existen muchos planos fundacionales del siglo XVI y casi todos incluyen el nombre de los beneficiados con solares, además de un croquis en el que su autor señalaba los usos institucionales y religiosos principales como acompañamiento al acta de fundación. Estas actas abundan en detalles sobre quién era el fundador, en nombre de quién realizaba la fundación y los títulos de ambos, el nombre de los alcaldes y regidores y detalles del acto cumplido.

El trazado diseñado por Garay forma un rectángulo de 9 manzanas de este a oeste y 16 manzanas de norte a sur, paralelas a la barranca del Río de la Plata, con un total de 144 manzanas de 140 varas de lado separadas por calles de 11 varas de ancho. Correspondía esa superficie al área delimitada actualmente por las calles Balcarce y 25 de Mayo al este, Viamonte al norte, Libertad y Salta al oeste e Independencia al sur. Fijó también la extensión del ejido y de la zona del puerto y distribuyó tierras de labranza. Garay designó una manzana para la plaza Mayor, rodeada al oeste por el lote asignado para el cabildo y la cárcel y al norte por el lote para la iglesia mayor. Para sí mismo se asignó media manzana que hacía esquina con la plaza en su rincón nordeste y para el adelantado, o sea para el cargo, el borde este de la plaza. El sitio que ocuparía el fuerte y residencia del gobernador, donde actualmente se levanta la casa de Gobierno o casa Rosada, era entonces una barraca y quedaba fuera de la planta de la ciudad. Las manzanas cercanas a la plaza fueron divididas en cuatro lotes; otras, más alejadas, en dos o tres lotes y varias quedaron sin subdividir. Varios solares quedaron sin dueño. Al norte designó una manzana para los dominicos y otra para el hospital, una manzana al sur para los franciscanos y media manzana para el convento de Santa Úrsula y las Once Mil Vírgenes.

Cuando Garay fundó Buenos Aires por segunda vez, el 11 de junio de 1580 de acuerdo con al acta labrada, se había esparcido por toda Hispanoamérica un modelo de ciudad que se distinguía de otros modelos urbanos de la época por tener algunas características particulares. Su trazado era un damero de elementos idénticos, cuadrados la mayoría de las veces, y otras rectangulares. Las manzanas estaban bordeadas por calles de anchura idéntica, aunque existieron diferencias de ancho especialmente en las fundaciones tardías. La plaza principal o plaza Mayor tenía la forma de una de esas manzanas sin construir. Las plazas ocupaban un lugar central o casi central en la planta de las ciu-

dades, aunque en las fundaciones que bordeaban el mar o un río fueron ubicadas junto a la costa, como en Buenos Aires. Alrededor de la plaza Mayor eran designados lotes para la iglesia mayor, el cabildo y, en muchos casos, para la gobernación. En los lados de la plaza Mayor y, a veces, en las calles que nacían de sus ángulos, fueron construidas arcadas. Frente a la fachada principal de las iglesias y, en muchos casos, a lo largo de una de sus fachadas laterales, se dejaban plazoletas. La forma cuadrada o rectangular de las manzanas facilitaba su división en lotes de tamaño y proporciones idénticas: cuatro lotes en las primeras y seis u ocho en las segundas. Las manzanas fueron gradualmente subdivididas pero respetando, al principio, proporciones iguales, aunque con el correr de los años adquirieron formas caprichosas.

Estas características estaban claramente enunciadas en las Ordenanzas de Descubrimiento y Población firmadas por Felipe II el 13 de junio de 1573, pero la mayoría de las ordenanzas que se referían a las fundaciones urbanas y su localización y a las características físicas de las ciudades a fundar, tenían antecedentes en diversas instrucciones sancionadas por el rey Fernando, por Carlos V y por Felipe II. Antes de 1573, las instrucciones y capitulaciones que sucesivos reyes firmaron con diversos conquistadores, adelantados, gobernadores o virreyes daban una impresión fragmentaria y aún vaga de la tarea fundacional que se esperaba de ellos. Las ordenanzas de 1573 constituyen, entonces, el primer esfuerzo de síntesis de la legislación previa en cuanto a temas fundacionales —y sobre otros temas también— y posiblemente reflejaban un mayor interés por parte de la Corona sobre el tema.

De los 148 artículos que forman las Ordenanzas de Descubrimiento y Población de 1573, 36 se relacionan con la localización, fundación, planeamiento y diseño de las ciudades coloniales y de ellas sólo 18 se ocupan de su diseño [13]. Las más importantes y sus antecedentes eran las siguientes.

La ordenanza número 39 se ocupaba de las condiciones del sitio y especificaba que el emplazamiento de una nueva ciudad debía tener cerca agua y materiales para construir, tierra para cultivar y pastos. Su

[13] El texto de las ordenanzas puede consultarse en la obra de Rafael Altamira y Crevea, *Ensayo sobre Felipe II, hombre de Estado*, Instituto de Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1950, pp. 213-282.

antecedente más directo era una ordenanza firmada en 1523 por Carlos V, pero ya los Reyes Católicos se refirieron al tema en la instrucción a Pedrarias Dávila, firmada el 2 de agosto de 1513, y en la instrucción enviada a Cortés en 1523.

La ordenanza número 40 también se ocupaba de las condiciones del sitio y determinaba que no fuesen elegidos lugares muy altos, porque eran azotados por los vientos y dificultaban el transporte de abastecimientos, y tampoco muy bajos, porque eran malsanos, y recomendaba elegir lugares en alturas intermedias. Sus antecedentes también se encuadran en el punto sexto de la instrucción a Pedrarias Dávila y en la instrucción a Cortés, ya mencionadas, y en una real cédula de 1521 dirigida a quienes hicieran descubrimientos, pero las condiciones favorables que debía tener un sitio que se pretendía poblar ya habían sido mencionadas en la carta del doctor Chanca, quién acompañó a Colón en su segundo viaje, al cabildo de Sevilla.

La ordenanza número 111 se ocupaba del trazado de la ciudad, especificando que el lugar donde fuera establecida una nueva fundación no debía perjudicar a los indios y debía contar con su libre consentimiento. Elegido el sitio, la planta de la ciudad debía ser trazada «a cordel y regla comenzando desde la plaza mayor de Armas» dejando espacio suficiente para poder seguir creciendo de la misma manera. Ninguno de los antecedentes de esta ordenanza —que eran el punto séptimo de la instrucción a Pedrarias Dávila, la real cédula de 1521 y la instrucción a Cortés de 1523— tenían la misma precisión.

La ordenanza número 112 se ocupaba de la localización y proporciones de la plaza, la cual debía ser ubicada en medio de la población, si se trataba de una ciudad mediterránea (como Puebla y Antigua Guatemala), y servir como desembarcadero del puerto si la población estaba construida junto al mar (como Cartagena de Indias o Campeche). Además, si la plaza era rectangular, el largo debía ser una vez y media el ancho porque era mejor para las justas de caballo y otras actividades religiosas, cívicas y populares. Las proporciones de la plaza fueron vagamente insinuadas en las instrucciones de 1519 a los padres jerónimos, cuando se proyectaba el traslado de San Juan de Puerto Rico de Caparra a su actual emplazamiento, y con mayor detalle en la real cédula de 1521 y en la instrucción a Cortés de 1523.

La ordenanza número 114 también se ocupaba del trazado de la ciudad y disponía que de la plaza partiesen las cuatro calles principa-

les, una en el medio de cada costado de ella, y dos de cada una de las cuatro esquinas, las que debían mirar a los cuatro vientos principales para evitar su exposición a ellos. Esta ordenanza no tenía antecedentes. La ordenanza número 115 disponía la construcción de portales alrededor de la plaza y en las cuatro calles principales para comodidad de los comerciantes. Las calles que partían de las cuatro esquinas debían salir libres a la plaza. Esta ordenanza tampoco tenía antecedentes. La ordenanza número 119 disponía el emplazamiento de la iglesia mayor, la que debía ser construida en una «isla entera» o manzana, junto a la plaza. No conocemos antecedentes de esta ordenanza.

En 1573, cuando las Ordenanzas de Descubrimiento y Población fueron firmadas, existían en América centenares de fundaciones españolas, entre ellas casi todas las ciudades que con el correr de los años se convertirían en sedes de virreinatos y audiencias, de universidades, arzobispados y obispados y los principales puertos. Entre las principales ciudades de Iberoamérica durante el período colonial, y en la actualidad, Buenos Aires era una de las pocas que aún aguardaba en 1573 su fundación definitiva, aunque algunas de las antiguas ciudades debieron ser trasladadas décadas o siglos después de su fundación a un sitio cercano por diversas razones, como Panamá, ciudad de Guatemala, San Salvador, León (Nicaragua), Tucumán, Concepción y otras.

Las dos fundaciones de Buenos Aires revelan dos fases diferentes de la colonia. La primera fundación es un centro de conquista a pesar de los términos de la capitulación firmados por Pedro de Mendoza, que insinúan ya un intento de ocupación permanente y colonización. El Rey demuestra, en los términos de esta capitulación, su interés en poblar. Como otros centros establecidos en zonas poco pobladas de América, aunque ya reconocidas de manera preliminar, Buenos Aires no pudo vivir de su región y dependió, durante su corta existencia, o pretendió depender, de otras regiones más alejadas o de la metrópolis. El hecho de no haber sido trazada y sus lotes divididos de manera sistemática, como otras fundaciones previas de la década de 1520 y 1530, como Puebla, Oaxaca, Guadalajara, Lima, Trujillo (Perú), Quito, Cali y muchas más, parece revelar una duda sobre la conveniencia de encarar una fundación definitiva en un territorio tan poco conocido y con un potencial dudoso para los objetivos de Mendoza y sus acompañantes. Siempre existió un móvil económico en todo viaje de exploración o expedición de conquista.

La fecha de la primera fundación de Buenos Aires corresponde a la culminación de la época de la conquista. En esos años, casi todos los territorios ocupados por las más avanzadas civilizaciones indígenas de América habían sido recorridos por los españoles dejando como resultado numerosas fundaciones. Faltaba recorrer o consolidar la ocupación de las regiones periféricas a los imperios azteca e inca y a los reinos más avanzados de la actual Colombia, como lo revelan las fechas de fundación o del origen espontáneo de las ciudades en esas áreas: Guadalajara (sucesivas fundaciones entre 1531 y 1541) y Zacatecas (1548), en la audiencia de Guadalajara; Santiago de Chile (1541), La Serena (1541) y Concepción (1545), en el que sería llamado reino de Chile; la primera fundación de Buenos Aires (1536), Asunción (1537), Santiago del Estero (1550) en el Río de la Plata; Charcas, la actual Sucre (1540), Potosí (1545) y La Paz (1548) en la audiencia de Charcas, entre otras.

Esas décadas estuvieron dominadas por el sistema de encomiendas, «un sistema transitorio entre la conquista y una sociedad establecida» [14], cuya declinación estuvo asociada con la brusca caída demográfica de la población indígena. En 1542, Carlos V sancionó las leyes nuevas que establecieron el sistema futuro de explotación de los indígenas y anunciaban el comienzo de la fuerte centralización que caracterizaría al sistema administrativo colonial de España en América. «La monarquía española», escribía Gibson, «delegó al principio poderes para que el imperio pudiese ser fundado. Luego enfrentó el problema de recuperar el control de sus propios agentes» [15].

En lo urbanístico fue, sin duda, un período de experimentación. Tan reducido fue el esfuerzo oficial de España en América que durante las primeras dos décadas la administración de las Indias estaba en manos del obispo Juan de Fonseca y del secretario del Consejo de Castilla Lope de Conchillos [16]. Recién a partir de la década de 1510 comenzó la Corte de España a conocer algo sobre las Indias. Las capitulaciones, en general, y las instrucciones que se refieren a la fundación de nuevos asentamientos y sus características físicas se hacen más precisas.

[14] Gibson, Charles, p. 63.
[15] *Idem*, p. 90.
[16] Simpson, Lesley Bird, p. 29.

Como bien dice Ballesteros,

> no era lo mismo contratar con conocimientos que sin ellos. Podría creerse que a medida que los reyes de España tomaban medidas centralizadas y adquiría forma el sistema de gobierno de España en América, fue paralelamente tomando forma una política urbanística que buscó superar errores iniciales y definir un tipo o forma de ciudad de fácil trazado y subdivisión, dentro de la cual podían caber las instituciones que la Corona necesitaba para el gobierno de las Indias [17].

El nuevo mundo, escribe Wolf, «no tendría que crecer fragmentariamente a la sombra de antiguas complejidades: sería un mundo planeado proyectado por el deseo real y sus ejecutantes en la realidad» [18].

La ciudad colonial de los siglos XVI y XVII no fue concebida como una obra de arte. No podía serlo por la personalidad y educación de sus fundadores, por la vastedad de la empresa que significó la conquista de América y porque los tesoros capturados casi no quedaron en América y los que quedaron fueron preferentemente invertidos en la defensa de los puertos. La ciudad, como obra de arte, recién comenzó a insinuarse en el siglo XVI en algunos países europeos y sólo de manera parcial, remodelando algunas plazas antiguas, diseñando algunas plazas nuevas, buscando vistas hacia algunos edificios religiosos existentes, regularizando algunas calles e incorporando algunos monumentos escultóricos [19]. Sólo en la segunda mitad del siglo XVI, comenzó a plantearse en Europa la ciudad como totalidad y a encararse la remodelación de la ciudad medieval y renacentista heredada.

En la ciudad colonial de los siglos XVI y XVII la obra de arte no se encuentra en el diseño de la ciudad, totalmente desprovista de proyectos urbanos aun de modesta escala, sino en el interior de los edificios religiosos y en algunas fachadas. Algunas ciudades coloniales hispanoamericanas fueron centros de creación artística pero, en definitiva eran fundaciones prácticas destinadas a administrar territorios a veces de enorme superficie, construidas al principio con un mínimo de inversiones para residencia de gobernantes, militares, eclesiásticos, comercian-

[17] Ballesteros Gaibros, Manuel, p. 69.

[18] Wolf, Eric, p. 163.

[19] El urbanismo del Renacimiento elaboró «elementos especiales de la ciudad». Giedion, Sigfrid, p. 56.

tes, encomenderos y mineros, de artesanos y de la población indígena y de los esclavos negros que los servían. «El español», escribe Francisco de Solano, «inventa su propia ciudad en América» [20]. Consolida la conquista apoyándose en las ciudades indígenas y en la población que ocupa las áreas más pobladas pero, salvo algunos casos, fueron nuevas fundaciones, siguiendo una concepción general traída desde España pero perfeccionada en las primeras décadas del siglo XVI en América hasta adquirir, hacia finales de la década de 1520 o principios de la siguiente, las características físicas que serían luego confirmadas por la legislación.

El trazado ordenado por Garay se ajusta a esa concepción. Como no existían poblados indígenas permanentes, ni recursos mineros vecinos, el fundador tenía libertad para elegir el sitio más accesible, con un desembarcadero y agua potable. El texto incluido en el plano de repartición de los solares, cuyo original data de 1583, no incluye otra consideración que la de fijar pobladores concediéndoles pedazos de tierra «para hacer sus labores más seguras y con menos riesgos de sus personas y sementeras». A la Corona de España le interesaba controlar las costas del Río de la Plata de cualquier invasión extraña y sólo podía hacerlo ocupando el territorio y fijando pobladores. El acta de fundación de Buenos Aires, firmada por Juan de Garay y el escribano público Pedro Jérez, de fecha 11 de junio de 1580, se refiere al trazado hecho de la ciudad. Se la llamó ciudad de la Trinidad, se dan los nombres de dos conquistadores y pobladores como alcaldes y de seis regidores, y se indica que es el mejor sitio que hasta ese momento se había encontrado. Así quedaron ubicados en las manzanas de simple trazado cuadricular «los pedazos de tierra», como dice el acta de repartición, para que los nuevos pobladores construyan sus viviendas, críen sus ganados y cultiven la tierra, para que los religiosos construyan sus iglesias, y la ciudad tenga su cabildo y cárcel.

[20] De Solano, Francisco, p. 70.

Capítulo II

LA CIUDAD COLONIAL, SIGLOS XVII Y XVIII

Aislamiento, comercio y contrabando

Buenos Aires vivió en un gran aislamiento hasta mediados del siglo XVIII, a pesar de que desde 1617 era sede de una gobernación y desde 1620 de un obispado, evidencias de su rango entre los centros poblados del virreinato del Perú y de la audiencia de Charcas. Condenada a ser un puerto cerrado por el monopolio comercial establecido por España, que beneficiaba a los comerciantes de Lima en su intermediación con las metrópolis comerciales de Europa y los mercados del virreinato del Perú, Buenos Aires, sin recursos minerales próximos y sin población indígena, languideció durante casi 150 años a partir de su segunda fundación. La única riqueza de las llanuras vecinas que encontraban salida por el precario embarcadero que comenzó a formarse en el Riachuelo eran los cueros, las astas y la grasa del ganado vacuno y caballar que se reprodujo de manera sorprendente.

La primera designación que recibió la campaña que rodeaba Buenos Aires correspondió a la denominación de «pagos». Existen ciertas referencias sobre algunos nombres de los alrededores de la ciudad que ya utilizaban a finales del siglo XVI Juan de Garay y sus sucesores [1]. A comienzos del siglo XVII, este territorio estaba dividido en tres regiones no demasiado bien definidas: los pagos de Monte Grande y Las Con-

[1] Es el caso de La Matanza y Las Conchas. El primero haciendo referencia a la masacre india, ocurrida en la zona, en tiempos de la primera fundación de Buenos Aires. Las Conchas (característica del lecho del río homónimo) es el nombre que Garay dio al paraje. Uadondo, Enrique, p. 27, y Sors de Tricerri Guillermina (a), 1941, tomo II, p. 357.

chas, al norte; el de La Matanza, al oeste y el de Magdalena, al sur. En esos años toda la zona estaba dedicada a actividades netamente extractivas, con Buenos Aires como centro de intermediación y único núcleo poblado. A principios del siglo XVII, la población de Buenos Aires no sobrepasaba el millar de habitantes mientras que la de Lima, por ejemplo, era 25 veces mayor [2].

El paso de las escasas importaciones que entraban por su puerto, muchas de ellas traídas de contrabando, fue controlado con el establecimiento de una aduana seca establecida en 1622 en la ciudad de Córdoba, paso obligado de dos de los tres caminos que conectaban Buenos Aires con el interior del futuro territorio de la Argentina, el que se dirigía, después de atravesar Córdoba, hacia el noroeste y el alto Perú, con etapas en Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy hasta llegar a Potosí y La Plata (Sucre), y el que se desviaba en Córdoba hacia el oeste y a través de San Luis y Mendoza llegaba a Santiago de Chile. El tercer camino llegaba a Asunción, con etapas en Santa Fe y Corrientes. Eran ésas las principales ciudades de la audiencia de Charcas.

A lo largo de las principales rutas terrestres aparecieron postas, fuertes y guarniciones señalando las etapas de los viajes. Las distancias entre las postas estuvieron determinadas por las dificultades del terreno, el número y caudal de los ríos que debían atravesarse y otros accidentes geográficos. Alguna información existente permite verificar una cierta intensidad del tráfico a lo largo de los caminos principales, como consecuencia de la más densa ocupación del territorio y un aumento del comercio. Cuando en 1658 y 1659, el comerciante francés Acarette du Biscay recorrió el camino entre el puerto de Buenos Aires y Potosí, el campo estaba despoblado y las aldeas de españoles diseminadas. Acarette se detuvo en su trayecto en Córdoba, Santiago del Estero, Esteco, Salta, Jujuy, Humahuaca, hasta llegar a Potosí por el único camino que unía Tucumán con el alto Perú [3]. Un siglo después aparece impreso un nuevo libro dedicado a explicar el recorrido entre Buenos Aires y Potosí y de allí, por Cuzco, hasta Lima [4]. El famoso texto del

[2] Según el censo de 1613 ordenado por el virrey del Perú, Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros, Lima contaba con 25.000 habitantes aproximadamente. Ver Bromley, Juan y José Barbagelata, pp. 8 y 9.

[3] Acarette du Biscay. La primera edición es de 1672.

[4] Concolorcorvo. La primera edición del libro fue impresa en Gijón en 1773.

Lazarillo de ciegos caminantes, escrito por Juan de Bustamante o Concolorcorvo, más de un siglo después, refleja algunos cambios interesantes a lo largo de la nueva ruta. Entre Buenos Aires y Córdoba, Concolorcorvo se detiene en la Villa de Luján y en Arrecifes, fundadas ambas alrededor de capillas, en Pergamino, donde había un fuerte, y en Cruz Alta, pequeño pueblito y asiento de una guarnición y de una casa de posta.

La ciudad en las crónicas y en la cartografía

En la tercera década del siglo XVII, el religioso carmelita descalzo Vázquez de Espinosa completó un *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, las que recorrió durante varios años, posiblemente a partir de 1612, en que llegó a México, hasta 1622, año en que habría regresado a España. Vázquez de Espinosa completó la redacción de su libro en 1628 y lo revisó en 1629 [5]. Vázquez de Espinosa dejó una estimación del número de vecinos que poblaban las ciudades y territorios de América basado en la información recogida en su prolongado viaje [6]. De acuerdo con esa estimación, Córdoba, con 500 vecinos, habría sido la ciudad de la actual República Argentina con mayor población, seguida por Santiago del Estero con 400; Tucumán, La Rioja y Esteco (abandonada algunas décadas después) con 250, y Buenos Aires con 200. Vázquez de Espinosa no visitó Buenos Aires, pero incluye una sugerencia interesante que era la de crear una nueva audiencia o mudar a la ciudad de Córdoba la sede de la audiencia que en esos años existía en Santiago de Chile,

> pues en aquel Reyno no es tan necessaria, y estar tan distante la de los Charcas, con que se remediarían muchos males, y sessarian grandes agravios que se hazen a los pobres, por no poder acudir tan lejos

[5] Clark, Charles Upson, pp. VII y 55.

[6] El número de vecinos fue frecuentemente utilizado durante el período colonial como medida de la importancia poblacional de una ciudad o villa, aunque no reflejase su tamaño real; otras veces se utilizó el número de fuegos o de casas. Un vecino era, por lo general, un poblador español o hijo de español que podía ser elegido para el cabildo local y estaba autorizado a portar armas.

a pedir justicia, y con el amparo del audiencia se poblaría mas aquella tierra... [7].

Buenos Aires y su puerto fueron mencionados en tres textos escritos a principios del siglo XVII. Fray Reynaldo de Lizarraga menciona el puerto y pueblo de Buenos Aires en un capítulo de la *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*, y se limita a mencionar la multiplicación del ganado en los llanos vecinos y a analizar las tribus indígenas que habitaban la región del Río de la Plata próxima a Buenos Aires [8]. El segundo texto fue obra de Ruy Díaz de Guzmán, nacido en Asunción en 1558, hijo y nieto de conquistadores [9]. Díaz de Guzmán residió en Buenos Aires hacia el año 1604. En los capítulos iniciales de su obra, destinados a una descripción de ambas costas del Río de la Plata, se limita a mencionar la primera fundación y la abundancia de caballos y yeguas en las llanuras vecinas. De comienzos del siglo XVII es una descripción anónima del virreinato del Perú que incluye una brevísima descripción de Buenos Aires, una ciudad sin defensas, con «hasta cuatrocientos vecinos españoles» que «no tiene ninguna fuerza», con pocos indios, algunos vecinos muy ricos, abundantes alimentos y tres conventos de frailes y monjes con hasta 12 religiosos en cada uno [10].

El sitio de Buenos Aires no apareció representado en varios mapas geográficos del siglo XVI. El nombre de Buenos Aires no aparece en el mapa de América de Diego Gutiérrez, publicado en 1562 después de su muerte, y tampoco en el *Theatrum Orbis Terrarum* de Abraham Ortelius, el primer atlas moderno, cuyos 70 mapas, basados en cartas e información contemporánea, fueron reproducidos en un tamaño uniforme. Con el título «Americae sive novi orbis nova descriptio» (Nueva descripción de América, o del nuevo mundo), Ortelius incluyó un

[7] Vázquez de Espinosa, Antonio, p. 642.

[8] De Lizárraga, fray Reginaldo, p. 192. Lizárraga había escrito su obra durante la primera década del siglo XVII cuando era obispo de La Imperial, al sur de Chile. A partir de 1610 fue obispado de Asunción hasta su muerte en 1615. Al escribir su Descripción no conocía el Paraguay, como él mismo menciona en el capítulo LXVIII de su obra. La obra fue impresa por primera vez en 1908 en Lima, y al año siguiente en Madrid. Ver *Estudio preliminar*, de Mario Hernández Sánchez-Barra, a la edición de 1968, p. X.

[9] Díaz de Guzmán, Ruy, cap. IV, p. 20.

[10] Lewin, Boleslao, pp. 101 y 102.

mapa del continente en su famosa obra publicada en 1570. La primera fundación de Buenos Aires no aparece registrada; en cambio, Ortelius indicó con bastante exactitud la ubicación de Sancti Spiritu, abandonada antes de que Buenos Aires fuera fundada por primera vez. Sancti Spiritu aparece nuevamente en el mapa de Sudamérica incluido por Jan Huyghen van Liuschoten en su *Itinerario*, cuyas primeras ediciones en holandés y latín datan de la década de 1590, pero tampoco aparece incluida Buenos Aires, fundada por segunda vez pocos años antes. Lo mismo ocurrió en otros mapas de América, como el publicado en 1594 por Peter Plancius, en el planisferio publicado en 1587 por Rumold Mercator —hijo del famoso Gerardo Mercator—, en el planisferio de Jodocus Hondius, en el Gran Atlas del mundo de Christian Sgrooten de 1588 y el mapa de América Meridional de Joao Martius de 1587. En el mapa de América Meridional del geógrafo francés Guillermo Sanson, impreso en la década de 1670, aparece Buenos Aires junto a Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Esteco, Mendoza y San Juan. Parece que a partir de esos años Buenos Aires está ubicada en las mejores obras de la cartografía europea, entre otras en el planisferio de de L'Isle.

Buenos Aires aparece emplazada en prácticamente todos los mapas del siglo XVIII. Por ejemplo, en el mapa de América del Sur del ingeniero y geógrafo francés George Le Rouge (1746), en el mapa de la gobernación del Paraguay y de la de Buenos Aires de Joseph Cardiel (1759), en un mapa anterior (1752) señalando la línea del límite trazado ese año entre España y Portugal para dividir sus territorios en América del Sur, y en el plano del Río de la Plata de Francisco Becerra y Juan Antonio González (1771).

Población

Buenos Aires era un pequeño poblado sin atractivos en 1658, cuando lo visitó el comerciante francés Acarette du Biscay. Su *Relación de un viaje al Río de la Plata* es una de las primeras obras escritas por alguien que visitó la ciudad [11]. Algunos párrafos de la misma son de interés.

[11] El navegante holandés Henrich Ottsen llegó a Buenos Aires en agosto de 1599 como piloto del navío *El Mundo de Plata*, con el propósito de comerciar. En *Un buque*

> Las casas del pueblo están hechas de barro, porque hay poca piedra en todas estas regiones hasta el Perú; están techadas con paja y cañas y no tienen pisos altos; todas las habitaciones son de un solo piso y muy espaciosas; tienen grandes patios y detrás de las casas amplias huertas, llenas de naranjos, limoneros, higueras, manzanos, perales y otros frutales, con abundancia de hortalizas, zapallos, cebollas, ajo, lechuga, alverjas y habas; y especialmente sus melones son excelentes, pues la tierra es muy fértil y buena [12].

Después de referirse a la abundancia y bajo costo de las provisiones, salvo el vino, Acarette describe la forma de vida que llama «de la clase elevada: todos aquellos que tienen un pasar tolerable son servidos en vajilla de plata y tienen muchos sirvientes negros, mulatos, mestizos, indios, cafres o zambos, los cuales son todos esclavos» [13]. La riqueza de los habitantes consistía en ganados cuyos cueros eran exportados, alentando un tráfico tan activo que cuando Acarette visitó la ciudad había 22 buques holandeses cargando 13.000 o 14.000 cueros de toro cada uno.

Los blancos constituían el grupo social de mayor jerarquía en la estructura social de la ciudad que conoció Acarette, vinculados de alguna manera a la organización administrativa y comercial de la metrópoli. La gran mayoría eran españoles y portugueses, aunque vivían en la ciudad «unos pocos franceses, holandeses y genoveses, pero todos pasan por españoles, de otro modo no podrían residir aquí, especialmente aquellos que difieren en su religión de la Católica Romana, porque aquí está establecida la Inquisición» [14]. Los funcionarios civiles y militares de mayor jerarquía y los clérigos más importantes constituían, junto a los comerciantes y propietarios rurales más adinerados, una es-

holandés en América del Sur, 1598-1601, explica los peligros que planteaban los bajos y bancos de arena antes de llegar a Buenos Aires, pero no incluye descripción alguna de la ciudad. Ottsen, Henrich, 1945. La primera edición en holandés fue publicada en 1603.

[12] Acarette du Biscay, p. 43. Acarette llegó por primera vez a Buenos Aires hacia marzo de 1658. Viajó a Potosí y regresó a Buenos Aires embarcándose en viaje a Santander en mayo de 1659. Su segundo viaje tuvo lugar poco tiempo después.

[13] *Idem*, p. 44.

[14] *Idem*, p. 47. En el padrón de vecinos levantado en 1664, poco después de la última visita de Acarette, se anotaron en Buenos Aires 183 vecinos españoles y 27 vecinos portugueses. Los otros tres extranjeros eran un irlandés, un flamenco y un genovés. Torre Revello, José, p. 48.

pecie de elite, algunos de cuyos miembros se beneficiaron del contrabando, especialmente a partir de la fundación portuguesa de colonia del Sacramento en la costa del Río de La Plata, frente a Buenos Aires, en 1680. El número de portugueses, especialmente después de establecerse la colonia del Sacramento, fue siempre elevado, desempañando actividades comerciales o como artesanos. Los blancos nacidos en América tenían una jerarquía inferior aunque por entrar, la mayoría, en la categoría de vecinos podían acceder a ser miembros del cabildo y, ocasionalmente, a rangos importantes de la jerarquía administrativa y eclesiástica. Muchos españoles-criollos se desempeñaron como comerciantes o cumplían funciones de fleteros, artesanos y propietarios rurales menores. Muy pocos deben de haberse dedicado al trabajo manual, siempre escaso en Buenos Aires, el que era desempeñado por los mulatos, muchos de ellos libres, que trabajaban como zapateros, sastres, constructores, carpinteros, herreros, pequeños comerciantes y transportistas. Algunas de las tareas manuales también las desempeñaron negros libres o esclavos, estos últimos trabajando para aumentar la renta de sus propietarios [15]. Buenos Aires y su región vivían del contrabando. El inmenso territorio de su gobernación incluía a las ciudades de Santa Fe y Corrientes, pero la influencia del puerto alcanzaba también a Tucumán y Cuyo.

En la ciudad de Buenos Aires, y especialmente en su campaña, el número de indígenas fue siempre escaso. En la ciudad, principalmente entre la década de 1710 y finales de la de 1740, durante las cuales los ingleses controlaron el comercio de esclavos en Hispanoamérica, los negros constituyeron el segundo grupo racial en importancia de Buenos Aires, muy inferior en número al de los blancos pero superior al de los mulatos, pardos, indígenas o mestizos.

A pesar de sucesivas epidemias la población se duplicó entre 1643 y 1674 y nuevamente entre 1674 y 1720. La fiebre tifoidea o tabardillo, la viruela, la tuberculosis y la sífilis fueron acontecimientos recurrentes en la ciudad y en la campaña, con impactos serios en la población negra e indígena.

[15] A partir de 1597 fueron frecuentes las introducciones de contrabando de esclavos negros; la gran mayoría de ellos era llevada a Charcas y a Perú para su venta. Muchos fueron decomisados y vendidos en Buenos Aires. Torre Revello, José, p. 78.

Hacia 1720, la ciudad de Buenos Aires tenía 8.908 habitantes [16] y 22.007 habitantes en 1770 [17]; de esta última cifra, 3.639 (el 16,55 por ciento) eran hombres españoles, categoría que incluía a los nacidos en España y en otros puntos de Europa y a 1.785 criollos; 4.508 (el 20,45 por ciento) eran mujeres españolas; 3.985 (el 16,11 por ciento) eran niños de ambos sexos descendientes de familias europeas y criollas; 5.712 (el 25,96 por ciento) oficiales y soldados, clérigos, frailes, monjas y dependientes de ellos, indios, negros y mulatos libres de ambos sexos y de diferentes edades, y presos y presidiarios; y 4.163 (el 18,92 por ciento) eran esclavos negros y mulatos de ambos sexos y diferentes edades. En la ciudad vivían 674 eclesiásticos, entre clérigos seculares y miembros de las distintas comunidades religiosas, residiendo en diferentes conventos. Las órdenes más numerosas eran las de los franciscanos y dominicos, dos de las primeras en instalarse en la ciudad al ser fundada por segunda vez.

La estructura urbana

De esos años son dos planos del sargento mayor José Bermúdez, quien había sido designado ingeniero en la provincia del Río de la Plata por el rey. Algo posteriores son las breves descripciones de dos misioneros jesuitas.

El primer plano de Bermúdez, fechado en 1708, abarca la ciudad y la costa vecina del Río de la Plata desde el Riachuelo, que servía como puerto de Buenos Aires al sur, hasta un punto al norte, a la altura del Retiro, señalado con la casa de Agustín de Robles, ex gobernador de estas provincias. En una escala mayor resalta por sus dimensiones la planta pentagonal del fuerte y de la ampliación proyectada, que parecen haber sido el verdadero propósito de Bermúdez al dibujar un plano que posee diversos errores. Son en realidad dos planos distintos, en diferentes escalas, utilizando el autor un detalle mayor en el proyecto de la fortaleza que comenzó a diseñar en España antes de viajar a América. El error más evidente del plano es la proporción de

[16] Besio Moreno, Nicolás.
[17] Concolorcorvo, pp. 42 y 43.

la plaza, que dibuja con un frente de tres manzanas y cuatro calles cuando nunca tuvo más de dos manzanas. De este modo intercaló dos hileras de manzanas centrales en dirección este-oeste, a ambos lados de la que ocupó realmente el cabildo. La ubicación de los conventos de San Francisco, Santo Domingo y de la Merced y del Colegio de la Compañía de Jesús es la correcta, así como la del cabildo, que recién fue construido en 1711, y de la catedral, que en esos años, aunque inconcluso, era un edificio de cierta importancia. Otros detalles interesantes del plano son la ubicación de un muelle a punto de ser construido frente al fuerte, de los pozos donde anclaban los navíos frente a la ciudad, de la terraza baja entre la barranca y el río, del curso del Riachuelo y del canal de acceso y del incipiente caserío formado alrededor de las barrancas y hornos de San Pedro, fuera de los límites de la ciudad.

El segundo plano de Bermúdez, dibujado en 1713, es más preciso (figura número 4). Su finalidad militar es obvia por el tamaño del fuerte, dibujado en una escala, en relación con la planta de la ciudad y los alrededores, dibujados en otra, y con la importancia otorgada a la ubicación del fondeadero y de otras defensas de la ciudad. Contiene también varios errores en las proporciones de la plaza, en la ubicación del convento de los jesuitas —que no existía en el anterior— y en el número de manzanas y medias manzanas paralelas a la barranca.

El plano de 1713 es interesante por otras razones. Es el primero en presentar el curso de los arroyos que cruzaban la planta de la ciudad y los alrededores drenando sus cursos en el Río de la Plata y en el Riachuelo, y en dibujar con cierto detalle la terraza inundable de tosca que bordeaba la barranca. Estos dos elementos naturales tuvieron mucha importancia en la dirección de los accesos a la ciudad, los que a su vez determinarían el trazado posterior de algunas de las principales avenidas y hasta de algunas calles y cortadas. Aparecen también señalados algunos arrabales, como el del alto de San Pedro y el caserío junto al Riachuelo, donde existía una guardia de infantería al sur, del Retiro al norte, y la ubicación —en ambos planos— de la iglesia de San Juan, a cuyo alrededor se formó una parroquia de indios, y del llamado «barrio recio».

Los planos de las ciudades coloniales, por lo general, no incluyeron a los suburbios. Sus autores representaban el trazado de la ciudad y los usos principales de un área equivalente a la superficie más den-

samente construida y, a veces, indicaban algunos edificios y elementos geográficos fuera de ella.

En una carta escrita en 1730, el misionero jesuita Cayetano Cattaneo contrastaba el orden de las calles en el centro de la ciudad y la dispersión de las casas en las afueras, tan ocultas por huertos con árboles que no permitían distinguirlas [18]. La arquitectura de las casas no había experimentado grandes cambios con respecto a las descritas por Acarette 70 años atrás, pero poco antes, otro jesuita había comenzado a cocer ladrillos y tejas y encontrado caleras, lo que permitió reemplazar el adobe y la paja en la construcción de las viviendas [19]. Las ventanas carecían de vidrios, salvo que fueran traídos de Europa, y eran reemplazados con alabastro, una piedra transparente que provenía de San Luis [20].

Por resolución real de 1769 fueron creadas las parroquias de Buenos Aires. La parroquia Catedral era la que tenía mayor número de habitantes. Rodeaba la plaza Mayor y se extendía unas ocho cuadras hacia el norte, bordeando la barranca del Río de la Plata, hasta la antigua calle Santa Rosa, la actual avenida Córdoba [21]. Vivían en la parroquia Catedral, en 1770, 8.146 personas, y 5.176 en la parroquia San Nicolás que se extendía hacia el oeste de la anterior a partir de la antigua calle San Juan, actuales calles Piedras y Esmeralda [22]. La parroquia de la Concepción, con 3.529 habitantes, se extendía al sur de las dos parroquias anteriores. Monserrat, con 2.468 habitantes y La Piedad con 1.746 habitantes, al oeste de la ciudad, eran las otras dos parroquias. Aún estaban estos distritos parcialmente construidos, predominando en ellos huertas y quintas, con calles incompletas bordeadas con tapias o cercos de tierra.

A mediados del siglo XVIII comenzó a crecer la población de Buenos Aires, y a extenderse la superficie construida. En el año 1770 la

[18] «Segunda carta del Padre Cattaneo, S.J., a su hermano José de Modena», Buschiazzo, Mario J., 1942, p. 145.

[19] *Idem*, p. 148.

[20] «Primera carta del Padre Carlos Gervasoni al Padre Comini de la Compañía de Jesús», Buschiazzo, Mario J., 1942, p. 205.

[21] Manuel Ricardo Trelles preparó en 1856 un plano de la ciudad de Buenos Aires indicando las parroquias creadas en 1769. Difrieri, Horacio (director), 1981, tomo II, lámina XXa, p. 60.

[22] Concolorcorvo, p. 42.

población de la ciudad aumentó en 589 habitantes, lo que significó una tasa de crecimiento anual del 2,79 por ciento. En ese año se registraron en la ciudad, según los libros parroquiales, 1.520 nacimientos (7,21 por ciento) y 931 muertes (4,42 por ciento). En las parroquias de Catedral y San Nicolás, donde vivía la población de mayores ingresos, las tasas de mortalidad en ese año fueron del 3,87 por ciento y 3,57 por ciento, respectivamente; en cambio, en la parroquia periférica de La Piedad la tasa de mortalidad alcanzó el 5,21 por ciento, y en La Concepción el 4,47 por ciento.

Concolorcorvo, que visitó la ciudad en dos oportunidades, la segunda en 1771, dice que Buenos Aires «se adelantó muchísimo en extensión y edificios desde el año 1749, que estuve en ella», y agrega, «hay pocas casas altas, pero unas y otras bastante desahogadas y muchas bien edificadas, con buenos muebles, que hacen traer de la rica madera del Janeiro por la Colonia del Sacramento» [23].

Concolorcorvo señaló la existencia de un buen número de comerciantes, con «tiendas de ropa» hasta en las calles más remotas, pero muy pocos con un volumen importante de operaciones y ninguno comparable al de los mayores comerciantes de Lima. Tampoco conoció estancieros importantes. La ambición de los ricos parece haber sido poseer una buena casa y una quinta para su recreación. Sólo existían 16 coches en una ciudad que por su extensión podía recorrerse a pie de un extremo al otro sin grandes demoras, de no mediar las fuertes lluvias que convertían en intransitables las calles sin pavimentos. Los hombres y mujeres se vestían como «los españoles europeos», pero los vestidos de las mujeres no podían compararse por su costo con los que se veían en Lima.

Los servicios de la ciudad eran muy precarios. A pesar del evidente progreso Buenos Aires sólo tuvo servicio de correos con la provincia de Tucumán a partir de 1747. La gente humilde bebía el agua impura que quedaba en las hondonadas al bajar el río; en cambio, los ricos, tomaban la precaución de dejarla reposar en grandes tinajones de barro para que se clarificase. Tampoco tenía Buenos Aires casas de estudios adecuadas, enviando a sus hijos, quienes podían, a estudiar a Córdoba o a Santiago de Chile.

[23] Concolorcorvo, p. 40.

Seis años después de creado el virreinato del Río de la Plata, durante la administración de Juan José de Vértiz [24], fue dibujado el plano más detallado de la ciudad y de sus alrededores del período colonial. Cuando en 1782 un autor desconocido lo dibujó, la ciudad tenía alrededor de 25.000 habitantes [25]. De acuerdo con el plano, las manzanas totalmente construidas eran unas 140, incluyendo las ocupadas por los conventos de San Francisco, Santo Domingo, La Merced, y el colegio de los Jesuitas y, algo separado al norte, el convento de las monjas Catalinas. El crecimiento de la ciudad se orientaba hacia el sur y ocupaba el área incluida entre las actuales calles Esmeralda al oeste, Corrientes al norte y México al sur, las antiguas calles San Juan, San Nicolás y San Bartolomé, respectivamente.

El centro estaba organizado alrededor de la plaza de Armas, bordeada como desde su fundación, por el cabildo al oeste, la iglesia catedral y la casa episcopal al noroeste y el fuerte al este, donde vivía el gobernador y luego residirían sucesivos virreyes, y estaban instaladas las oficinas de la real hacienda. Los mejores comercios y las casas de los principales vecinos, comerciantes casi todos, estaban ubicados en la vecindad de la plaza de Armas; en el centro estaban los principales edificios religiosos, que aún se conservan en la actualidad como los ejemplos más relevantes de la arquitectura colonial de la ciudad, proyectados por los jesuitas Blanqui, Krauss, Prímoli y Wolff. Juan Krauss, nacido en la ciudad de Pilsen (Bohemia), llegó al Río de la Plata a fines del siglo XVII. Proyectó el templo de San Ignacio y su notable fachada barroca, y también el noviciado jesuítico y el Colegio Máximo en la ciudad de Córdoba y dirigió la construcción de las tres obras. En 1721 comenzaron las obras de la iglesia de la Merced en las que trabajaron Andrés Blanqui y Juan Bautista Prímoli. El primero estuvo vinculado, como diseñador y director de obras, a la construcción del convento de los franciscanos recoletos en el actual barrio de la Recoleta que entonces estaba en las afueras de Buenos Aires. La actividad de Blanqui, tal vez el arquitecto más importante de mediados del siglo XVIII en Buenos Aires y

[24] Juan José de Vértiz y Salcedo, segundo virrey del Río de la Plata, fue el funcionario de la Corona española que más se preocupó por el aspecto físico de Buenos Aires y la organización política y administrativa de la ciudad y su campaña. Ver apéndice «Biografías».

[25] Según el censo de 1778 la ciudad tenía 24.235 habitantes.

en Córdoba, fue realmente notable [26]. Participó en el diseño del cabildo, de la iglesia del Pilar, de la actual iglesia de San Pedro González Telmo, del convento de monjas de Santa Catalina de Siena y también de secciones de la catedral de Córdoba. A diferencia de otras ciudades de América, donde la Corona española invirtió importantes sumas, especialmente en proyectos defensivos y de gobierno a partir de la segunda mitad del siglo XVII, en Buenos Aires se limitó a la construcción del fuerte y del cabildo.

En la década de 1760 la ciudad estaba compuesta por unas 700 cuadras con diferentes grados de ocupación [27]. Rodeando las 100 cuadras del centro existía una zona de transición de menor densidad formada por unas 300 cuadras, algunas enteramente construidas y otras con muchos huecos, que se extendía hasta las quintas de los suburbios utilizadas como lugares de veraneo por la clase adinerada o dedicadas a la producción de frutas y verduras para abastecer a la ciudad. En la zona de transición vivían los empleados de menor jerarquía de la administración, pequeños comerciantes y artesanos libres en viviendas de menor tamaño, algunas construidas alrededor de un patio, otras con los cuartos alineados frente a las calles sin empedrar y sin iluminación. La mayoría de las manzanas de la zona de transición estaban ocupadas por unas cuantas viviendas, pero eran pocas las calles enmarcadas por los muros corridos de las fachadas. El plano anónimo de 1782 (figura número 5) indica la tendencia de la ciudad a crecer hacia el norte de la actual calle Lavalle hasta el Retiro, y también hacia el sur de la actual calle México. En esas zonas de la ciudad, que llegaban hasta más allá de los límites del ejido fijado en 1764, aún con escasos comercios y de difícil tránsito después de las lluvias, existían ya en 1782 algunos edificios que pronto quedaron incorporados a la planta urbana.

Otras 300 cuadras, algunas con construcciones agrupadas pero la mayoría con viviendas aisladas cercadas con tunas, marcaban el inicio de la zona de quintas. Comenzaban en las tierras del ejido, a 12 cuadras al norte y al sur de la actual plaza de Mayo y a algunas menos hacia el oeste.

[26] Andrés Blanqui nació en Roma en 1617 y murió en Córdoba (Argentina) en 1740; había llegado a Buenos Aires en 1717. De Paula, Alberto, 1987, pp. 10-13.

[27] Millau, Francisco José.

Allí, donde la cuadrícula se desdibujaba, donde los terrenos despoblados predominaban con respecto a los ocupados, estaban en 1782 las quintas de los dominicos, de los betlemitas y de los jesuitas, así como la quinta del Retiro, que había pertenecido a los ingleses, y donde sería construida años después la plaza de toros. También estaban las quintas de las familias adineradas, como los Ortiz de la Rosa, Rivadavia, Altolaguirre, Mancilla, Peña, Moreno, Merlo, Bustamante, Ugarte, Warnes, Zavala y otros. Algunos de esos apellidos aún existen, así como los Azcuénaga, Riglos, Correa y Palomeque, que aparecen mencionados en el plano topográfico de la ciudad, dibujado en los últimos años del siglo XVIII por el capitán de navío Martín Boneo [28].

La zona de quintas rodeaba la ciudad extendiéndose una legua hasta más allá de la actual avenida Pueyrredón al oeste y hasta la Convalecencia al norte o más allá. Algunas quintas eran utilizadas como lugares de veraneo por sus propietarios, que se trasladaban anualmente a ellas desde sus residencias permanentes ubicadas en la zona céntrica. Sólo residían de manera permanente en las quintas los capataces, peones asalariados y esclavos. Más allá de las quintas existían numerosos hornos de ladrillo y viviendas nuevas aisladas que indicaban el continuo crecimiento de la ciudad.

El Reglamento de Libre Comercio de 1778 impulsó las actividades comerciales y, por consiguiente, el movimiento portuario. Los exportadores buscaron nuevos mercados para los cueros, la grasa, las carnes saladas, las astas y otros productos derivados de la actividad ganadera y habían comenzado a transportar harina y trigo a La Habana. Otros comerciantes transportaban la plata del Alto Perú o importaban de España y de otros países artículos que introducían en todo el territorio de la Argentina y hasta el Alto Perú, Paraguay y algunas ciudades de Chile. Las mercaderías que llegaban de España y se enviaban al interior eran transportadas en carretas, utilizándose embarcaciones para las que se dirigían al Paraguay. Del Paraguay llegaban al puerto de Las Conchas, a unos 30 kilómetros al norte de Buenos Aires, yerba mate, tabaco de hoja, azúcar, miel, algodón y grandes troncos que descendían por el río formando grandes balsas. De Tucumán, plata labrada,

[28] Boneo acompañó a Félix de Azara en la Comisión demarcadora de los límites con Portugal y fue intendente de policía durante la administración del virrey Arredondo.

tejidos de la región, lana de vicuña y cueros curtidos. De Chile y Cuyo, vinos, aguardiente, aceite y frutas secas. La campaña de Buenos Aires producía trigo y maíz, toda clase de verduras y legumbres, y abastecía de carne a la ciudad.

A finales de 1789 o principios de 1790 llegó por primera vez a Buenos Aires el joven naturalista austríaco Tadeo Hanke, tratando de unirse a la expedición científica española liderada por Alejandro Malaspina. Hanke regresó a Buenos Aires cuatro años más tarde en viaje de regreso a Europa, después de haberse desvinculado de la expedición a la que se había unido en Valparaíso en abril de 1790 después de haber cruzado la Argentina y Chile en carreta, berlina, a caballo y a pie. En el texto de Hanke sobre su viaje de regreso, incluye una corta pero interesante descripción de Buenos Aires, su población e intercambio en un momento de rápido crecimiento demográfico y comercial debido a las franquicias y libertad para comerciar, y a la creación de nuevos tribunales y del virreinato del Río de la Plata [29]. Hanke justificaba la necesidad de expandir el territorio de Buenos Aires hacia el sur llevándolo hasta las riberas del río Negro, por ser «demasiado estrecho y reducido para la debida multiplicación de los ganados y vastos proyectos de agricultura de una capital como aquélla» [30].

No fueron construidos en Buenos Aires acueductos como en ciudad de México y en Morelia, ni amplios y elaborados teatros como en La Habana, ni paseos como en ciudad de México. Las viviendas con aljibes extraían el agua de ellos, pero la mayoría de los habitantes utilizaba el servicio de aguateros o se servía directamente del río. La ciudad carecía de fuentes públicas o incorporadas a los conventos como en las principales ciudades de Hispanoamérica. Conocemos algunas imágenes de la ciudad de esos años a través de las aguadas de otro integrante de la expedición de Malaspina, el pintor italiano Fernando Brambila, quien dejó sugestivas imágenes de las actividades cotidianas con el perfil de Buenos Aires como fondo (figura número 6). Hasta finales del siglo XVIII las calles de la ciudad tenían una arquitectura homogénea formada por las simples fachadas de casas de una sola planta,

[29] Hanke, Tadeo, 1943. Este texto forma parte de una descripción del Perú y Buenos Aires, en cuatro volúmenes, completada en 1795.

[30] *Idem*, p. 90.

con paredes de ladrillos y cal, y techos de teja [31]. Las casas del centro eran amplias y estaban bien conservadas. Uno, dos o tres patios establecían la jerarquía de las casas y de sus ocupantes. El zaguán de entrada llevaba al primer patio a cuyos lados se ubicaban las salas y los dormitorios de los propietarios. A ambos lados del zaguán, con puertas a la calle, estaba el recinto comercial del propietario, si éste se dedicaba a esa actividad, o una pieza construida para ser alquilada con el mismo propósito. Un corredor comunicaba el primer patio con el segundo, rodeado por los cuartos utilizados para cocinar, la despensa, el alojamiento de la servidumbre y los servicios sanitarios de uso común para todos los ocupantes de la casa.

La ciudad y la campaña en la creación del virreinato del Río de la Plata

La ubicación de la ciudad de Buenos Aires, en la estrategia geopolítica de España de la segunda mitad del siglo XVIII, la convirtió en la capital lógica del nuevo virreinato. Reunía, como ya señalamos, los antecedentes jurídicos necesarios al ser, desde las primeras décadas del siglo XVII, sede de una gobernación y de un obispado.

La necesidad de frenar el avance extranjero en la zona [32] y de cortar el contrabando que vulneraba los intereses de la Corona fueron factores decisivos tomados en cuenta cuando por real cédula de 1776 fue creado el virreinato del Río de la Plata, con Buenos Aires como capital. A partir de esta decisión real, la ciudad experimentó un importante crecimiento comercial y demográfico que posibilitó el paso de una situación marginal en el espacio colonial, a una plena inserción dentro de él. La consolidación urbana aparecerá como el emergente más significativo de este crecimiento [33].

[31] Todas las descripciones de Buenos Aires de esos años, como las de Concolorcorvo y las del marino español Francisco José Millau, mencionan la existencia de casas con un piso alto.

[32] En 1680 una expedición portuguesa había fundado, en la margen oriental del Río de la Plata, una ciudad y un fuerte con los nombres de Nova Colonia Lusitania y Santísimo Sacramento respectivamente. Assunçao, Fernando, 1982, pp. 8 y 9.

[33] Giunta, Rodolfo, p. 32.

El primer gran cambio administrativo dentro de la esfera civil que experimentó la región se produjo entre 1783 y 1789. En 1783 comenzó a regir la denominada ley de intendencias sancionada en 1782, que dividió el virreinato en ocho subregiones a las que «se le asignó un intendente con facultades cuidadosamente definidas en los cuatro departamentos de justicia, hacienda, guerra y administración general» [34]. La transformación que introdujo en el territorio fue sustancial, ya que determinó la desaparición de las primitivas gobernaciones y el reagrupamiento de las primeras jurisdicciones. La gobernación-intendencia de Buenos Aires abarcaba las actuales provincias de Buenos Aires (al norte del río Salado), Santa Fe, Corrientes, Entre Ríos y, nominalmente, toda la región Patagónica. Sin embargo, antes de la ley de intendencias ya existían las alcaldías de hermandad. La figura del alcalde es una de las más antiguas y típicas del sistema colonial y en la zona se nombraron funcionarios de este tipo desde principios del siglo XVII, con el fin de prolongar la autoridad civil de Buenos Aires. En 1784 se reorganizaron estas alcaldías y cinco años mas tarde, la real audiencia de Buenos Aires fijó, aunque provisionalmente, las atribuciones de los alcaldes. Sintéticamente, consistían en «(..) celar los pecados públicos, andar de los vagos y prender en las causas graves de heridas, muertes o semejantes, dando cuenta inmediatamente a cualquiera de los jueces y formando sumaria instructiva dentro de las 24 horas o a más tardar de tres días» [35].

Tomando como referencia los primeros curatos, que a su vez comprendían los territorios de los pagos de Las Conchas, La Matanza, Monte Grande y La Magdalena, existieron tantas jurisdicciones como parroquias se habían creado desde 1730 a 1784. El mapa administrativo de la zona quedó así conformado con un alcalde para la parroquia de Monte Grande o San Isidro, uno para la de Las Conchas (Tigre), otro para la de Buen Viaje (Morón) y otro para el paraje de La Matanza. Tres alcaldes más se repartieron las jurisdicciones parroquiales del sur: Magdalena, San Vicente y Quilmes. La única excepción la constituyó la alcaldía de La Matanza, que debido a la extensión de la zona fue creada *ex novo*, no organizándose alrededor de una delimitación parroquial previa [36]. Podemos establecer una secuencia en el proceso de

[34] Lynch, John (a), 1983, p. 39.
[35] De Lázaro, Juan y Roberto Marfany, p. 154.
[36] Sors de Tricerri, Guillermina (b), 1941, p. 113.

organización y poblamiento de toda la zona que comprende desde la simple denominación de los parajes, continuando con el establecimiento de los primeros caseríos, la delimitación de las juridicciones (religiosa primero, civil, después), la reorganización administrativa de la etapa independiente, los procesos fundacionales y la delimitación territorial durante la segunda mitad del siglo XIX, donde se encuentra el origen de los partidos actuales. En los próximos capítulos se desarrollarán estos temas y se verá la importancia de estas antiguas jurisdicciones en la estructura político-administrativa del área metropolitana moderna de Buenos Aires.

Este sistema colonial de distritos —que definió jurisdicciones civiles basándose en divisiones eclesiásticas— se organizó tomando como cabeceras una serie de asentamientos fundados durante el siglo XVII hacia el interior del río Salado y que quedaron dentro de la línea de fuertes y fortines creados entre 1738 y 1810 [37]. Algunos pueblos que hoy se encuentran incorporados al área metropolitana de Buenos Aires, tuvieron distintos orígenes. Por ejemplo, Quilmes surgió a partir de una reducción de indios, y San Martín y San Isidro crecieron alrededor de una primitiva ermita construida por algún devoto, laico o religioso. No fueron muchas las villas de españoles que, como Merlo, tuvieron una finalidad económica exclusivamente local. Además, varios pueblos fueron establecidos a lo largo de la red de caminos reales que conectaban Buenos Aires con distintas ciudades y asentamientos en el interior del país.

Los caminos, que partían de la plaza de Buenos Aires y se desarrollaban a lo largo de las tierras altas, vadeando ríos y arroyos, constituyeron los primeros ejes de crecimiento de la ciudad. Así, y a modo de ejemplo, Merlo se ubicó sobre el camino real a Chile, Avellaneda tuvo como origen un asentamiento en el camino real del sur, y San Martín en el camino que dirigiéndose a Luján, seguía hacia Córdoba y la gobernación del Tucumán, y de allí hacia el virreinato del Perú. Este sistema radial de caminos, reforzado siglos después por el trazado del ferrocarril y más tarde por el trazado de las rutas de acceso a Buenos Aires, definió no sólo las direcciones del crecimiento del área metro-

[37] Fundamentalmente la línea de fronteras creada en 1779 por el comandante Betbezé, quien menciona para ese año los fuertes y fortines de Rojas, Salto, Areco, Luján (Mercedes), Navarro, Lobos, Monte, Ranchos y Zanjón (San Vicente), aunque ya existían Juncal, San Borombón y Chascomús. Razori, Amílcar, 1945, tomo II, p. 93.

politana, sino que caracterizó también la conformación territorial de la Argentina hasta nuestros días.

En 1795, la ciudad de Buenos Aires contaba ya con algo más de 35.000 habitantes que se abastecían, no sin dificultad, desde la vecina campaña [38]. A finales del siglo XVIII, el ganado cimarrón comenzó a desaparecer y la población indígena, para procurarse sustento, atacó —con los temidos «malones»— los alrededores de Buenos Aires [39]. Además, la actividad agrícola fue seriamente afectada por el sistema de adquisición de las tierras rurales. El que las compraba, generalmente ocultaba a las autoridades la cantidad de ocupantes que tenían los predios y, sin más, los expulsaba, mecanismo que conspiró contra el incipiente poblamiento de la campaña [40]. El sistema de venta de tierras, que sólo los acaudalados adquirían como inversión improductiva, fue denunciado en su época por Félix De Azara como el origen de «muchísimos campos desiertos y de que la ciudad de Buenos Aires no posea hoy más tierras que las que repartió su fundador» [41].

Si hacia finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX se verificó un notable crecimiento de la población de Buenos Aires, distinta fue la situación de sus alrededores que evolucionaron de manera dispareja y lenta. En la estancada campaña comenzó un proceso de repoblación en las primitivas chacras de San Isidro, cuyo origen había sido el reparto de tierras que hizo Garay; además, se formaron corrales de hacienda en la zona oeste, hornos de ladrillo cerca del Riachuelo y fueron habilitados los actuales puertos fluviales de San Fernando y el Tigre.

[38] Comadrán Ruiz, Jorge, p. 83.
[39] De Azara, Félix.
[40] Marfany, Roberto, p. 56.
[41] De Azara, Félix.



Capítulo III

LA CIUDAD REPUBLICANA, 1810-1880

La formación de la «Gran Aldea»

La junta de gobierno que el 25 de mayo de 1810 reemplazó en Buenos Aires al virrey español, rompió los lazos políticos y administrativos que unían a la ciudad con España y estableció el comienzo de la vida independiente del país. Pero la revolución, que rápidamente se extendió al resto de las ciudades del interior, marcó también el inicio de un período que se caracterizó por la rivalidad entre la capital del virreinato del Río de la Plata, y las ciudades más importantes de su extenso territorio.

En 1810 vivían en Buenos Aires 42.540 personas [1]. Aproximadamente dos tercios eran de raza blanca y un tercio negros y mulatos; el uno por ciento eran indios y mestizos [2]. En ese mismo año, del total de 5.547 trabajadores censados, cerca de un tercio, el 34,65 por ciento, eran artesanos y obreros calificados; los comerciantes constituían el 28,68 por ciento; un valor similar, el 28,70 por ciento, lo formaban profesionales, militares, clérigos y funcionarios del gobierno; el 5,23 por ciento eran obreros no calificados, mientras que el 2,74 por ciento se dedicaba a la explotación rural y a la pesca [3]. Entre los artesanos y

[1] Varios autores han estudiado el incompleto censo de 1810, del que se perdieron los datos de algunas parroquias. Nos remitiremos a los valores revisados incluidos en los trabajos de Johnson, Lyman, 1979, y Johnson, Lyman y Susan Midgen Socolow, 1980. Cabe destacar que estos datos son indicativos y existen dudas sobre la precisión de algunos de ellos.

[2] Johnson, Lyman y Susan Midgen Socolow, p. 333.

[3] *Idem*, p. 342.

obreros calificados, cuatro de cada 10 habían nacido en Buenos Aires; tres de cada 10 en otros países hispanoamericanos y tres de cada 10 en países europeos, en su mayoría españoles.

La vivienda de estos sectores reflejaba, frecuentemente, las características de su condición social, o pretendía aparentar aún más: «En las casas de los empleados o de los comerciantes hay mucho lujo. A menudo ese lujo está en razón directa de la fortuna del propietario, pero, más a menudo todavía, por encima de ella; así todo se sacrifica a lo exterior» [4]. Esta ostentación no era, sin embargo, común a todas las dependencias y se limitaba, generalmente, a la sala principal. Gran parte de la vida cotidiana se desarrollaba en una sala de menores dimensiones que las que rodeaban el patio, «enfrente de la calle, para vigilar la casa mejor», según relataba Mariquita Sánchez en sus memorias quien, además, describe el interior: «(...) el duro suelo, una mesa con un nicho con alguna imagen, jaulas de pájaros y loros, una mesa de costura, un porrón de agua y un vaso para si se pedía, unas sillas de paja muy ordinarias; era todo» [5]. También era común observar en algunas de estas casas la incorporación de

> uno o más departamentos junto a la vivienda principal. (...) Los edificios del centro de la ciudad representaban un microcosmos de su vida social y económica ya que alojaban bajo un mismo techo a las familias del sector comercial, burocrático y artesanal [6].

Buenos Aires renunció en parte a su papel hegemónico y no fue sede del acto de declaración de la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata, que se realizó en la ciudad de Tucumán el 9 de julio de 1816. Aun así, «cuando las guerras civiles consagraron su caída como capital de las Provincias Unidas, Buenos Aires pasó a ser en 1821 la capital de la provincia más próspera, más progresista y más europeizada» [7].

[4] La frase pertenece al viajero francés Alcides D'Orbigny que recorrió entre 1826 y 1833, varios países de América del Sur, formando parte de una misión científica. D'Orbigny, Alcides, p. 474.

[5] Mariquita Sánchez fue una ilustre ciudadana de Buenos Aires, vinculada a los sectores políticos de la época. Sus memorias fueron publicadas en 1953. Sánchez, Mariquita, p. 26.

[6] Johnson, Lyman y Susan Midgen Socolow, pp. 345 y 346.

[7] Romero, José Luis, 1983, tomo I, p. 173.

En la década de 1820 se registraron importantes cambios en la estructura social, económica y jurídica de la ciudad y su campaña. Los principales recursos se originaban en la cada vez más intensa actividad del puerto y del control de su aduana. Los británicos y franceses superaban en número a los criollos en las actividades comerciales. En esos años, y durante las décadas posteriores, a algunos comerciantes en bancarrota se les otorgaron —generalmente como premio a su actuación en campañas militares— extensos territorios rurales, transformándose en hacendados. El área aledaña a Buenos Aires comenzó a desarrollarse lentamente por la proliferación de saladeros y curtiembres que a su vez, alentaron la cría de ganado vacuno (y luego ovino) [8]. Desde el punto de vista jurídico, una ley del 24 de diciembre de 1820 suprimió definitivamente los cabildos, rompiendo con la estructura política y administrativa de la colonia. Con los cabildos desaparecieron también las alcaldías de hermandad, siendo reemplazadas por juzgados de paz, nombrados directamente por las autoridades de Buenos Aires. En esta época fueron creadas también importantes instituciones educativas y culturales, como la Universidad de Buenos Aires, la Escuela de Agricultura y el Museo de Ciencias Naturales (todas de 1821), además del Departamento de Primeras Letras y el Colegio de Ciencias Morales (ambos de 1823).

Sin duda el mejor libro sobre la ciudad en los años inmediatos a la independencia fue *Cinco años en Buenos Aires 1820-1825*. Escrito pocos años después de la visita del acuarelista Emeric Essex Vidal [9], es un complemento poco común de sus ilustraciones (figura número 7). Pero a diferencia de Vidal, el autor anónimo inglés se vinculó estrechamente con la sociedad porteña y en lenguaje sencillo y ameno, dejó capítulos inolvidables sobre la población extranjera que residía en la ciudad, sobre el culto católico y sobre el teatro y la ópera en esos años, así como sobre otros temas. Son particularmente minuciosas las descripciones de las costumbres de los habitantes y de las prácticas religiosas. Una de ellas, el suministro del Santísimo Sacramento a los agonizantes, reclamó una especial atención del autor:

[8] Romero, Luis Alberto, 1983, tomo I, p. 182. Ver también Giberti, Horacio, pp. 199-123.

[9] Famoso por las acuarelas que constituyen un valioso testimonio gráfico de la ciudad en aquellos años.

(...) Una campana anuncia a los transeúntes que la procesión está cerca. Cuando se aproxima, éstos deben descubrirse y, al llegar el coche, ponerse de rodillas. Como esta operación suele ser muy enojosa en las calles sucias, los extranjeros suelen huir al toque de las campanas. Los jinetes descienden de sus caballos y se arrodillan. Cuando el Sacramento pasa de noche se iluminan las casas y sus habitantes se ponen de rodillas. —¿Por qué te arrodillas? —le pregunté a un muchacho esclavo de la casa en que me hallaba. —Porque Dios está en el coche —me contestó [10].

En el mes de abril de 1824 llegó a Buenos Aires Woodbine Parish, quien se desempeñó como cónsul general británico. Parish traía instrucciones del primer ministro Canning de reunir toda la información y mapas que pudiese. En 1839 fue publicado en Londres su libro *Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata,* calificado por José Luis Busaniche como «una pequeña enciclopedia de conocimientos sobre el país argentino en la primera mitad del siglo pasado, donde todo es genuino, acendrado, de primera mano, podríamos decir de primera agua» [11]. En la segunda edición de su libro, aparecida en Londres en 1852, Parish incorporó documentación que le había sido enviada desde Buenos Aires y, especialmente, de la *Colección de Obras y Documentos relativos a la historia antigua y moderna de las Provincias del Río de la Plata*, por Pedro de Angelis, publicada entre 1836 y 1837 [12].

Parish residió en Buenos Aires ocho años regresando a Inglaterra en 1832. Durante esos años las casas de las familias acomodadas sufrieron grandes transformaciones, entre las que Parish destaca el uso de empapelados franceses para recubrir las antiguas paredes blanqueadas y la incorporación de estufas de carbón en reemplazo de los sofocantes braseros, pero se mantenía el uso de rejas como protección, a veces decoradas con plantas. El valor de las propiedades impulsó la construcción de pisos altos, que cambiaron el aspecto de la ciudad, y el empedrado en las calles principales. Parish resalta la importancia del caballo en las actividades de la ciudad:

[10] Autor anónimo («Un inglés»), p. 139.

[11] Busaniche, José Luis. Estudio preliminar del libro de Woodbine Parish, *Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata,* Librería Hachette, Buenos Aires, 1958, p. 25.

[12] *Idem*, p. 21.

> Casi todo lo que se introduce en la ciudad se hace a caballo: más aún, puede decirse que todo se toma a caballo. (...) Las redes para pescar eran tendidas por un hombre a caballo y eran así arrastradas hasta la costa, el agua de los pozos era sacada por un hombre a caballo y hasta los mendigos recorrían las calles de Buenos Aires a caballo. Los pasajeros recién llegados a Buenos Aires eran desembarcados en carros tirados por caballos [13].

A pesar de su inseguridad y de los lentos trámites aduaneros, el puerto de Buenos Aires presentaba una gran actividad a finales de la década de 1820, demostrada por la presencia de centenares de barcos provenientes de Inglaterra, España, Estados Unidos, Alemania, Dinamarca y otros países de Europa. Liverpool, Hamburgo, Cádiz, Nueva York, Barcelona y El Havre eran los puertos de Europa y América del Norte con los cuales Buenos Aires mantenía el tráfico más intenso. Montevideo, Paraguay, Río de Janeiro, Pernambuco y La Habana eran los puertos de América Latina y el Caribe que mantuvieron en esa época el mayor movimiento con el de Buenos Aires, a los que se sumaba el intenso tráfico de cabotaje con otros puertos del Uruguay, Paraguay y de diversas provincias argentinas que utilizaban el Riachuelo como puerto. Los trabajos portuarios se veían constantemente demorados a causa de los numerosos días en que el puerto estaba cerrado debido a los vientos y la lluvia, o por ser días de fiesta religiosa o civil, o por ser domingos, al punto que en el primer semestre de 1854 sólo existieron 90 días hábiles de trabajo sobre un total de 182 días del semestre. Además, entre 1826 y 1845 el puerto sufrió tres bloqueos prolongados de las flotas brasileña, francesa y anglo-francesa que, en conjunto, representaron más de ocho años de casi total paralización de sus actividades.

El 7 de febrero de 1826 Bernardino Rivadavia fue elegido presidente de la República por el Congreso de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Pocos días después, el poder ejecutivo elevó al Congreso un proyecto de «nacionalización» de la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores, que el 4 de marzo fue convertido en ley. La capital de la nación comprendía, además del municipio de Buenos Aires, un amplio territorio que se extendía desde el río Reconquista, al norte, hasta

[13] Parish, Woodbine, p. 186.

el río Santiago, al sur. El límite oeste estaba formado por una línea paralela al Río de la Plata, trazada a partir del puente de Márquez, cercano al pueblo de Merlo. El gobierno nacional se reservó un territorio que incluía tres puertos (Buenos Aires, San Fernando y La Ensenada) y una de las zonas más ricas del país [14].

Este proyecto estuvo vigente poco más de un año: el breve lapso del gobierno de Rivadavia. Los terratenientes consideraron que el proyecto constituía un ataque a sus intereses, ya que se les quitaba la zona más productiva de la provincia, que incluía los ingresos provenientes del puerto, representando éstos el 75 por ciento de la renta del gobierno provincial [15]. La presión ejercida por los terratenientes —encabezados, entre otros por Nicolás de Anchorena y el futuro gobernador, Juan Manuel de Rosas— determinó la renuncia de Rivadavia en junio de 1827. Poco tiempo antes de este suceso, Rivadavia había propuesto lo que se puede considerar como el primer plan para la ciudad de Buenos Aires. En la introducción, el decreto del 9 de mayo, establecía claramente sus objetivos:

> El Departamento Topográfico ha presentado la necesidad de establecer un sistema de comunicación entre la Capital y los diferentes puntos de la campaña, antes que el aumento de población y de edificios haga mayores las dificultades que ya se sienten para realizar una medida de tanto interés y comodidad (...) [16].

Este plan vial, respetado por los sucesores de Rivadavia, incorporó varios elementos que determinaron buena parte del trazado actual de la ciudad. Las calles y avenidas que se proyectaron orientaron, posteriormente, las características urbanísticas del área central, debido a las distintas ampliaciones y ensanches de que fueron objeto a partir de la década de 1880. Básicamente el plan consistió en una avenida de circunvalación en la periferia del municipio —las actuales avenidas Callao

[14] El resto de la provincia de Buenos Aires quedó dividida en otras dos: la de Paraná, al norte, con capital en San Nicolás y la del Salado, al sur, con capital en Chascomús. Tanzi, Héctor José, pp. 299 y 300 y Ubeira, Alcira Mercedes, pp. 313-322. Sobre Bernardino Rivadavia, ver el apéndice «Biografías».

[15] Lynch, John (b), 1983, tomo I, p. 910.

[16] Prado y Rojas, Aurelio, tomo III, p. 246.

y Entre Ríos [17]— de la que partían otras nueve. Dos avenidas en ubicaciones opuestas fueron creadas a 13 cuadras al norte y 19 cuadras al sur de la calle de la Plata (actual avenida Rivadavia): son las actuales calles Juncal e Ituzaingó (hoy Caseros), respectivamente. Las siete avenidas restantes, comprendidas entre las anteriores, siguieron el trazado de algunas calles existentes: de norte a sur, las avenidas Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Belgrano, Independencia, San Juan y Patagones (hoy Brasil). El plan incluyó reglamentaciones para el trazado y la línea de edificación de los caminos que comunicaban la ciudad con otros pueblos importantes de la campaña, como San Isidro, San José de Flores y Barracas [18].

A unos tres kilómetros al sur de la plaza central de la ciudad, en una zona rural, se ubicaban los barrios de Barracas al norte y Barracas al Sur (en el actual partido de Avellaneda), en el estratégico cruce del camino que llevaba al sur con el Riachuelo. Allí se desarrolló una importante actividad económica que, a partir de la creación de los primeros saladeros en 1815 y 1816, generó un notable movimiento de mercancías desde y hacia el puerto de La Ensenada [19], que siguió acentuándose en las décadas posteriores. Los barrios comprendidos entre el puerto del Riachuelo y la ciudad, crecieron a través de este eje de gran tránsito comercial, materializado en la estructura física de la ciudad [20]. El visionario plan rivadaviano estableció una mejor conexión entre la ciudad y su puerto con la todavía escasamente poblada campaña de Buenos Aires.

[17] Esta avenida poseía 30 varas de ancho (unos 27 metros), el mayor de todas las calles de Buenos Aires. Su diseño es atribuido a Felipe Senillosa. De la Fuente Machain, Ricardo, 1962, p. 35.

[18] Otro decreto, también fechado el 9 de mayo de 1827, indicaba en su artículo 1.° que para estos caminos «(...) la línea de cercos o edificios nuevos será determinada continuando la que tiene la mayor parte de los edificios antes existentes». El artículo 2.°, refiriéndose a reglamentaciones aprobadas cuando Rivadavia era ministro de gobierno de Martín Rodríguez (director supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata), expresaba: «En estas delineaciones se observarán las disposiciones generales sobre el ancho de las calles y caminos, y muy particularmente la que recomienda que en ningún caso se disminuya la extensión de la vía pública, aunque sea con objeto de que ella sea más recta». Prado y Rojas, Aurelio, pp. 245 y 246.

[19] El antiguo puerto de La Ensenada se ubicaba a unos 45 kilómetros al sur de la desembocadura del Riachuelo, en el actual partido homónimo. Fue uno de los más activos durante el período colonial. En el mismo lugar se construyó un nuevo puerto (1883-1890) que tuvo relevancia hasta 1904, año en que fue adquirido por el gobierno nacional.

[20] Sargent, Charles, p. 5 y Guerin, Miguel, tomo I, p. 221.

A partir de 1830, y dentro de la lógica de la economía liberal, el territorio productor de la provincia de Buenos Aires comenzó a manifestarse como un mercado consumidor de productos de ultramar, tanto o más importante que los otros Estados provinciales [21]. Las guerras entre estos Estados, que siguieron cuestionando la hegemonía de Buenos Aires durante los dos gobiernos de Juan Manuel de Rosas (1829-1832 y 1835-1852), no impidieron el crecimiento de la ciudad, cuya población se duplicó entre 1810 y 1852. El censo de Buenos Aires realizado en 1822 arrojó una cifra de 55.416 habitantes. La población de la ciudad llegó a 62.000 habitantes en 1836 y a 85.000 en 1852. El crecimiento de la población se reflejó en el número de edificios construidos anualmente que pasó de 91 edificios en 1829 a un promedio de 130 por año, para el quinquenio 1830-1834, y a 117 entre 1835 y 1839; declinó luego a tan sólo 60 edificios por año entre 1840 y 1844, para aumentar a 183 durante el quinquenio 1845-1849 y a 317 por año entre 1850 y 1853. A los edificios nuevos construidos durante esos últimos años, la mayor parte de dos pisos, debían agregarse las numerosas refacciones. En el centro, los edificios comenzaron a aumentar en calidad contructiva y en altura, muchos de ellos realizados por profesionales extranjeros.

El país atrajo en esas décadas a varios arquitectos europeos que dejaron obras significativas por su tamaño y, a veces, por la calidad de los diseños. Un ejemplo paradigmático fue la fachada neoclásica de la catedral de Buenos Aires (1822-1826), obra del arquitecto francés Próspero Catelin y basada en el Palais Bourbon de París (actual Asamblea Nacional de Francia). Dignos de mencionar también son la catedral anglicana, obra neodórica proyectada en 1831 por el escocés Richard Adams, y la primitiva iglesia de San José de Flores (en el pueblo homónimo) proyectada por el español Felipe Senillosa, demolida en 1879. Este arquitecto fue también el autor del desaparecido caserón que hizo construir Juan Manuel de Rosas, como residencia particular y sede de su gobierno, en los jardines de Palermo de San Benito [22].

Después de la caída de Rosas, las diferencias entre la Confederación Argentina, formada por las provincias del interior, y el gobierno

[21] Romero, Luis Alberto, 1983, p. 182.
[22] De Paula, Alberto (a), 1984, pp. 57-92.

de la provincia de Buenos Aires, culminaron con la secesión de ésta en 1852, convirtiéndose en un verdadero Estado independiente. La Constitución Nacional, sancionada en 1853, fue aceptada siete años más tarde por el gobierno porteño, con algunas reformas. Los recursos originados en el puerto de Buenos Aires y su aduana fueron, a partir de 1860, administrados por el Estado nacional. Sin embargo, estas resoluciones no terminaron con la difícil relación entre la ciudad de Buenos Aires y el resto del país. El problema que representaba para la Confederación Argentina la existencia de un único puerto habilitado para el comercio exterior, y que a través de él Buenos Aires controlase la navegación en los ríos de la cuenca del Plata hasta el Paraguay, determinó que el Congreso nacional sancionase una ley por la cual se establecía como capital del país a la ciudad de Rosario. La ley fue vetada por el presidente Bartolomé Mitre (1862-1868). El tema fue nuevamente planteado a su sucesor, Domingo Faustino Sarmiento (1868-1874), pero llegado el momento de decidir sobre el papel de Buenos Aires, ejerció su poder de veto sobre las leyes del Congreso, en tres oportunidades: 1869, 1871 y 1873. Las ubicaciones sugeridas fueron nuevamente Rosario, Villa María (provincia de Córdoba) y, por tercera vez, Rosario, respectivamente [23].

Durante esos años, nuevos factores incidieron en el crecimiento y desarrollo de la ciudad y su campaña. El fomento a la inmigración fue tomado desde el Estado como pauta de modernización. Asimismo, las comunicaciones terrestres tuvieron una etapa decisiva en su desarrollo cuando en 1853 el primer tranvía de caballo «acercó» al centro los suburbios de Barracas, La Boca, San Cristóbal y Balvanera [24]. El Ferrocarril Oeste, el primero de la Argentina, conectó en 1857 la céntrica parroquia de San Nicolás con la Floresta recorriendo 10 kilómetros [25]. La población de la ciudad, que en 1810 no superaba las 43.000 personas creció a más de 187.000 en 1869. Buenos Aires ya no era la misma. O como la denominó años más tarde Lucio V. López, se había convertido en la «Gran Aldea».

[23] Hardoy, Jorge Enrique y María Elena Langdon, 1980, pp. 208 y 209. Sobre Domingo Faustino Sarmiento ver apéndice «Biografías».

[24] Romero, José Luis (a), 1983, tomo I, p. 310.

[25] Scalabrini Ortiz, Raúl, 1983, p. 29.

El crecimiento de la ciudad. Argentinos y extranjeros

Un plano topográfico de los alrededores de Buenos Aires, que incluye la cuadrícula de la ciudad, levantado por Adolfo Sourdeaux hacia 1850, indica la ubicación de los núcleos de Barracas, al sur, junto al Riachuelo; de San José de Flores, al oeste; y de Blanqueadas (Belgrano) y Palermo de San Benito, al norte. De esos años es una descripción de Buenos Aires del comerciante inglés William Hadfield. Aunque en su trazado y estructura seguía siendo una ciudad colonial, Buenos Aires, en la década de 1850, era una aglomeración de sorprendente dinamismo. A pesar de ello, algunos aspectos de la vida cotidiana no presentaban grandes cambios con respecto a los indicados por el autor anónimo inglés de *Cinco años en Buenos Aires, 1820-1825* y años después por Parish, como la precaria forma de desembarco en el puerto y el alto precio del agua [26].

Los británicos desempeñaban un papel importante en el comercio. La mayoría eran escoceses. El escritor de *Cinco años en Buenos Aires* da una lista de 40 establecimientos comerciales cuyos propietarios eran británicos, la mayor parte de ellos con sucursales en Río de Janeiro, Montevideo, Chile y Perú, y también menciona a muchos otros dedicados al comercio al por menor, como zapateros, sastres, carpinteros, relojeros y otras actividades. Los dependientes de esos comercios también solían ser británicos. En 1810 habían fundado la Sociedad Comercial Británica en la que sólo eran admitidos ciudadanos ingleses y en cuya sede social funcionaba una biblioteca, también de libros ingleses, que recibía varios periódicos británicos, así como los de Buenos Aires y de otras ciudades. Otros ingleses habían comprado estancias y chacras pero la mayoría vivía en Buenos Aires. Muchos se habían casado con criollas, dando origen a una generación de niños que «hablan inglés y español» [27]. A diferencia de los matrimonios entre criollos, los ingleses rehusaban vivir en casa de los padres de las novias.

El número de residentes norteamericanos era reducido. Algunos de ellos estaban dedicados al comercio de artículos manufacturados en

[26] «Nada más calamitoso que el desembarco en una de las más hermosas ciudades de América, que no posee un solo desembarcadero, muelle o dique...». Autor anónimo («Un inglés»).

[27] Autor anónimo («Un inglés»), p. 65.

los Estados Unidos o importando cargamentos de la China, la India y otros lugares, pero la mayoría trabajaba como artesanos. En cambio, el grupo de residentes franceses era numeroso y sus comerciantes figuraban entre los más prósperos, dedicándose a importar sedas, artículos para las señoras, joyas, perfumes y artículos de tocador. También eran numerosos los comerciantes y tenderos portugueses, así como los de otras nacionalidades, especialmente italianos y alemanes. Entre los comercios más activos de la ciudad figuraban la casa Roquin, Meyer y Compañía, francesa; la de Schmalling, alemana; las de Ford, Zimmerman y Compañía, Stewart y Mac Call, norteamericanas, y varios comercios de propietarios británicos.

Varios residentes extranjeros ejercían sus profesiones de médicos, farmacéuticos y cirujanos compartiendo sus actividades con los profesionales criollos. Otros eran propietarios de hoteles y pensiones y representantes de las compañías navieras que comenzaron, en la década de 1820, a unir regularmente los puertos de Europa con el de Buenos Aires trayendo pasajeros, mercaderías y correo que era despachado a Chile y Perú.

La cantidad de extranjeros creció rápidamente. Parish calculaba en 1832, de 15 a 20.000 el número de extranjeros de diferentes nacionalidades establecidos en Buenos Aires y su provincia, de los cuales dos terceras partes eran ingleses y franceses. Pero en 1850, mientras el número de franceses que vivía solamente en Buenos Aires y sus suburbios superaba los 20.000, trabajando como artesanos, obreros y comerciantes, el número de ingleses no había aumentado en igual proporción. Los norteamericanos, especialmente de Nueva York, los italianos y los alemanes estaban bien representados.

Los principales productos exportados por el puerto de Buenos Aires a finales de la década de 1840, durante los últimos años del gobierno de Rosas eran, por su valor, cueros vacunos salados, sebo, lana y carne salada. El conjunto de esos artículos representó en 1851 el 98,4 por ciento del valor de las exportaciones totales por el puerto de Buenos Aires; las exportaciones de cueros vacunos solamente representaron el 61,1 por ciento del total; las de sebo el 10,3 por ciento; las de lana el 8,9 por ciento; y las de carne salada el 8,1 por ciento. Otros artículos exportados eran cerda, astas, diversos tipos de cueros, etc. Los principales importadores de cueros vacunos salados y astas eran Gran Bretaña, Francia, Italia y Alemania; de cueros vacunos secos, Estados

Unidos y España. Cuba y Brasil eran los principales mercados para la carne salada que era utilizada como alimentación de los esclavos.

El incremento de la actividad comercial y, consecuentemente, del nivel de vida de los porteños, se reflejó en el aumento de los edificios necesarios para la administración y el gobierno, para las prácticas religiosas y también para las actividades recreativas y culturales. Estas construcciones, tanto privadas como estatales, que pertenecieron a instituciones de reciente creación o a otras más antiguas que renovaron sus sedes, modificaron lentamente la imagen de algunas zonas de Buenos Aires, especialmente del área central. Algunas obras de envergadura concluidas o iniciadas entre 1850 y 1880 fueron las proyectadas para la antigua Casa de Moneda, aduana, edificio de Correos (que en la actualidad forma parte de la Casa de Gobierno), Penitenciaria, Bolsa de Comercio, Legislatura Provincial, palacio Arzobispal y para el antiguo teatro Colón, entre otras. También fueron fundados varios «clubes», entre los cuales el más famoso fue «El Progreso» [28]. En esos años, una arquitectura «italianizante» dominó el estilo de la mayoría de estos edificios. El arquitecto lombardo Pedro Fossati proyectó el antiguo palacio Arzobispal de Buenos Aires (1856-1862), lindero con la catedral e incendiado en 1954. También se destacaron los ingenieros genoveses Nicolás Canale y su hijo José Canale, proyectistas de Nuestra Señora de la Piedad (1866-1895) y de la iglesia de la Inmaculada Concepción en Belgrano (1864-1914), terminada por Juan Buschiazzo [29]. Dentro de la arquitectura civil merecen citarse a la ya mencionada aduana nueva (1854) del inglés Eduardo Taylor, proyectista de la iglesia evangélica alemana en estilo neogótico, y a Henry Hunt y Hans Schroeder, autores del edificio que actualmente ocupa el Banco Central (la antigua Bolsa de Comercio ya referida), ejecutado en 1861. A Carlos Enrique Pellegrini perteneció el diseño del viejo teatro Colón, ubicado donde actualmente se levanta el edificio de la casa central del Banco de la

[28] Fundado en 1852 ocupó un predio en la calle Perú hasta 1956, año en que fue trasladado al palacio Muñoa, obra del arquitecto Eduardo Taylor. Estaba ubicado en la actual calle Hipólito Yrigoyen. El edificio fue demolido en 1971.

[29] De Nicolás Canale es el trazado del pueblo de Almirante Brown (Adrogué), al sudoeste de la ciudad, resuelto con un amanzanamiento en damero y plaza central en la que convergen dos diagonales. El arquitecto Juan A. Buschiazzo, que tuvo tanta importancia durante la década de 1880, fue discípulo de Canale. De Paula, Alberto (b), 1984, pp. 67-71.

Nación Argentina en la plaza de Mayo. De estos años son varios proyectos de los primeros arquitectos argentinos: Prilidiano Pueyrredón, Ernesto Bunge y Juan Martín Burgos, además del mencionado Juan A. Buschiazzo [30].

El país, la provincia y la ciudad

En 1869 Argentina era un gran vacío demográfico. El primer censo nacional de población, realizado en 1869, arrojó las siguientes cifras: 1.877.990 habitantes incluidos los que vivían en los llamados territorios nacionales del nordeste, o sea, en las actuales provincias de Chaco, Formosa y Misiones, y en la Patagonia, formada por las actuales provincias de La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

La población de las 14 provincias tradicionales sumaba 1.736.923 habitantes. Casi la mitad se concentraba en la región este, formada por las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes, las que más rápido crecimiento demográfico habían tenido durante las décadas de 1850 y 1860. Entre 1850 y 1869 la población de la Argentina creció a una tasa media anual del 2,43 por ciento. Era la segunda más alta entre los países independientes de América Latina y el Caribe, sólo inferior a la de Uruguay, un país que en 1850 sólo tenía 132.000 habitantes y que entre 1852 y 1860 creció a la sorprendente tasa anual del 6,83 por ciento, debido al elevado número de inmigrantes europeos.

A partir de la década de 1850, la necesidad de asentar estos contingentes migratorios y la posibilidad de acceder a otras zonas del interior mediante el ferrocarril, fueron las causas de numerosas fundaciones de ciudades en casi todo el territorio nacional. Fue el caso de las colonias agrícolas en las provincias de Corrientes, Santa Fe y Entre Ríos, como por ejemplo la ciudad de Colón (1857), en esta última provincia, donde se ubicaron más de 100 familias provenientes de Suiza. Algo similar, aunque en menor dimensión, sucedió posteriormente en el vasto territorio patagónico. De esta época es la fundación de la

[30] Buschiazzo nació en Italia, pero su familia llegó a Buenos Aires cuando tenía sólo cuatro años de edad. Regresó como arquitecto de la Universidad de Buenos Aires en 1868. Ver apéndice «Biografías».

ciudad de Rawson (1865), luego designada capital del territorio nacional y actual provincia de Chubut, donde se radicaron cerca de 180 inmigrantes galeses. Hay que destacar también la gran cantidad de pueblos que surgieron en los alrededores de las estaciones del Ferrocarril Central Argentino (actual Ferrocarril Mitre), en especial en las provincias de Córdoba y Santa Fe [31].

En 1869 la población argentina se concentraba a lo largo de la costa sur del río Paraná y del Río de la Plata y en algunos puntos de las provincias de Córdoba, Mendoza y Tucumán, alrededor de las capitales provinciales. Ya en 1869, el 27,5 por ciento de la población nacional era clasificada como urbana. El rápido crecimiento demográfico de la Argentina durante esos años se debió, en buena parte, al saldo de inmigrantes extranjeros que en 1869 ya representaban el 12,2 por ciento de la población nacional (211.000 personas). Hasta 1869 los saldos anuales de inmigrantes extranjeros, formados esencialmente por italianos y en menor grado por españoles, franceses, ingleses, suizos y alemanes, fueron bajos. Casi la mitad regresaron a sus países de origen. Hasta la década de 1850 las inversiones extranjeras en la Argentina fueron muy escasas. En su mayoría eran inversiones británicas en minería, empresas de colonización y promoción de la inmigración, así como un préstamo al gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Hacia 1869 la distribución de la población en el país ya mostraba la tendencia a concentrarse en sus centros urbanos y, especialmente, en Buenos Aires y en otras ciudades y pueblos que actualmente forman la principal conurbación del país, que se extiende desde Rosario al norte hasta La Plata —que sería fundada 13 años después— al sur. Entre 1855 y 1869 la población de la ciudad de Buenos Aires se duplicó. Sus 178.000 habitantes en 1869 representaban el 10,2 por ciento de la población nacional. Si agregamos la población que vivía en los partidos suburbanos que forman actualmente el área metropolitana, el gran Buenos Aires alcanzaba en ese año 242.215 habitantes, que representaban el 12,8 por ciento de la población nacional. La primacía de Buenos Aires sobre la segunda ciudad del país —en 1869 Córdoba tenía 28.523 habitantes— comenzaba a acentuarse y su población era casi un 30 por ciento superior a la población agregada de las 10 ciudades que

[31] Razori, Amílcar, 1945, tomo III, pp. 431-477.

la seguían en orden de importancia, nueve de ellas capitales provinciales y, además, Rosario [32].

El puerto de Buenos Aires era el más activo del país. Por ese puerto, aún sin instalaciones adecuadas, se realizaban las exportaciones tradicionales, tasajo a Brasil y cueros a Gran Bretaña y Estados Unidos, y otras hacia Francia y Bélgica. La oveja desplazó al vacuno en la producción ganadera convirtiendo a la lana en el principal producto de exportación, siendo la provincia de Buenos Aires la principal área de cría del país. A mediados de la década de 1850 existía una línea naviera que transportaba regularmente pasajeros entre Liverpool y el Río de la Plata, prolongado el recorrido iniciado años antes hasta Río de Janeiro. El transporte de cargas era aún irregular, manejado por pequeñas empresas.

Simultáneamente, adquirieron mayor valor las tierras rurales de la provincia de Buenos Aires. A diferencia de las iniciativas privadas en las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, ningún esfuerzo parecido por colonizar las tierras rurales se produjo en la de Buenos Aires. Muchos inmigrantes transatlánticos se quedaron en Buenos Aires, donde encontraron trabajo en la construcción o como jornaleros en el puerto y en otras actividades. Buenos Aires comenzó a convertirse en una ciudad cosmopolita de comerciantes, empleados públicos, dependientes y rentistas. Como consecuencia, creció la demanda de profesionales, especialmente de médicos, abogados, ingenieros y escribanos.

El área de influencia del puerto de Buenos Aires era aún reducida. En 1870 existían sólo 732 kilómetros de vías férreas en un país que prácticamente carecía de caminos [33]. El ferrocarril llegó al Tigre en 1865, a San Vicente y Brandsen, al sur de la ciudad, y a Chascomús en 1866, y a Luján, Mercedes y Chivilcoy antes de finalizar la década de 1860. Todos estos centros de servicio de la campaña estaban a menos de 100 kilómetros de Buenos Aires o a una distancia escasamente mayor.

[32] Rosario fue la ciudad que creció más rápido entre 1858 y 1869. Su tasa anual de crecimiento entre esos años fue del 7,86 por ciento una de las más altas de Iberoamérica y del mundo.

[33] La Argentina construyó su primer ferrocarril algunos años después que el Perú, Chile, Brasil, México y Jamaica. El primer ferrocarril que operó en América del Sur fue el que unió Lima con el puerto de El Callao en abril de 1851, pero la línea Veracruz-Moimbro, en México, comenzó a operar un año antes.

Aunque la incorporación del ferrocarril, al disminuir los fletes, amplió el área de influencia del puerto, recién a partir de la década de 1860 la red ferroviaria comenzó a adquirir una dimensión nacional. La línea de fronteras avanzaba lentamente. Circunscripta hasta casi mediados del siglo XIX a la antigua línea de fortines que partía de Magdalena al sur y enlazaba a Ranchos, Montes, Lobos, Navarro, Luján, Areco y Salto, y hacia el oeste avanzaba hasta Rojas y Melincué, sus distancias desde la costa del Río de la Plata y del Paraná oscilaban entre 100 y 150 kilómetros. Era la zona más segura. Más al sur existían otros centros poblados muy vulnerables a los malones indígenas, como Dolores, Tandil, Lobería, Bahía Blanca, y algunas estancias ovinas. Hasta la década de 1860, incluso el camino a Córdoba presentaba riesgos y el camino directo a Mendoza sólo era utilizado por los viajeros en caso de gran necesidad.

La ley sancionada el 24 de octubre de 1864 por el Congreso de la provincia de Buenos Aires, sobre la nueva división de los partidos de campaña hacia el interior del río Salado, introdujo un cambio fundamental en la estructura jurídica y administrativa de la provincia y de los alrededores de Buenos Aires en particular. Por esta ley fueron fijados los límites de los 37 partidos de la zona creándose ocho más [34]. El 24 de febrero de 1865, un decreto reglamentó la ley de división especificando los límites de cada partido con relación a las propiedades existentes que establecieron los distintos deslindes. Este trabajo superó las difusas jurisdicciones que tenía el territorio de la actual área metropolitana y de buena parte del territorio provincial, desde los tiempos en que Garay fijó los frentes de las chacras y no sus líneas de fondo. En este decreto no se tomaron como límites los accidentes del terreno, tales como ríos, bañados y arroyos, sino las fincas y tierras que, con el nombre y apellido de sus propietarios, definieron la zona administrativa de cada distrito. Esta innovación constituye el verdadero origen de los partidos actuales, ya que modificó la concepción colonial del deslinde y organización administrativa del territorio. Dicha división se estructuraba no sólo estableciendo los nuevos límites, sino que también

[34] Los ocho nuevos partidos fueron Rivadavia, Viedma, General Las Heras, Suipacha, Chacabuco, Ramallo y, dentro del actual territorio del área metropolitana, Moreno y Merlo. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires*, año 1869, p. 362.

consideraba la preexistencia de algunos núcleos poblados de cierta importancia, que se constituyeron como pueblos cabecera de cada distrito. Sin embargo —y como consecuencia de la misma ley— fue necesaria la creación de ciudades cabecera para aquellos partidos que, recientemente creados, carecían de ella. Este suceso, donde la división de distritos precede al asentamiento urbano principal, no registra prácticamente antecedentes en el proceso urbano del país [35]. El «Registro Gráfico de las propiedades de la Provincia de Buenos Aires» de 1864 [36], fue el plano que la ley tomó como referente. Fueron sus autores Saturnino Salas, Mariano Moreno (hijo del secretario de la Primera Junta de Gobierno), Germán Kuhr, Pedro Benoit, Ygnacio Casagenas y Antonio Malaver quienes, además, trazaron varios pueblos del conurbano. Es el caso de Avellaneda, trazado por Moreno en 1855, y Morón, trazado por Saturnino Salas en 1834 y luego por Pedro Benoit en 1852. Este último fue el autor del diseño de la nueva ciudad de La Plata cuando fue definida como capital de la provincia de Buenos Aires.

En 1869, cuando se realizó el primer censo nacional de población, dentro de los límites de la actual ciudad de Buenos Aires vivían 187.126 habitantes, incluidos aquellos aglomerados en el pueblo de Flores, al oeste, y de Belgrano al norte, y en los incipientes caseríos de la Boca y de Barracas en la zona sur y dispersos en chacras y quintas. El 80 por ciento de la población de Buenos Aires estaba concentrada en el área delimitada y trazada por Juan de Garay casi tres siglos antes o en las prolongaciones del damero original. La ciudad ya mostraba un importante crecimiento hacia el oeste, llegando a la plaza de las Carretas (la actual plaza Once de Septiembre) y hacia el sur.

El censo de 1869 registraba 14 pequeños poblados dentro de los límites de la actual área metropolitana, pero fuera de los límites de la actual Capital Federal o ciudad de Buenos Aires. La mayoría de los poblados se alineaban a lo largo de los tres caminos que unían el centro de la ciudad con el área rural inmediata y con el resto del país. El

[35] Las leyes de división del territorio sancionadas en 1864 y 1865 fueron la causa fundacional de las ciudades de Balcarce, Rauch, Lincoln, Ayacucho, Necochea, Castelli y Maipú. Razori, Amílcar, 1945, tomo III, pp. 386 y 387.

[36] «Registro Gráfico de las propiedades rurales de la Provincia de Buenos Aires construido por el Departamento Topográfico. Gobierno de la Provincia», mapa grabado por Julio Vigier, Buenos Aires, 1864.

camino Real hacia el oeste cruzaba por el pueblo de Flores y luego atravesaba Morón (fundado en 1784) y, posteriormente Moreno (fundado en 1864), en un área dedicada a la agricultura. El camino del sur cruzaba el Riachuelo por el puente de Barracas y atravesaba el actual partido de Avellaneda, rumbo a Quilmes, que surgió a partir de una reducción de indios que le dio su nombre (1666), y el aislado pueblo de Ensenada, a unos 50 kilómetros de distancia; era una zona esencialmente ganadera, marcando Ensenada el límite sur de las estancias distribuidas durante la colonia. En las márgenes del Riachuelo surgieron, durante la década de 1810, como ya se ha mencionado, una serie de saladeros de carne vacuna cuya producción era en gran parte exportada. Avellaneda, con 8.003 habitantes, y Quilmes con 6.809 habitantes, eran los partidos más poblados en la vecindad de Buenos Aires, fuera de los límites de la ciudad.

Hacia el norte partía el camino al Tigre, un puerto fluvial con 3.329 habitantes en 1869, después de cruzar San Isidro y San Fernando. Por el puerto del Tigre, se desembarcaba la madera utilizada en la construcción y como leña, además de frutas y verduras que consumían los habitantes de la ciudad. Ya en la década de 1860, Tigre comenzaba a convertirse en un lugar de veraneo de las familias ricas de Buenos Aires. San Fernando y San Isidro, con 4.154 y 3.955 habitantes respectivamente, producían verduras y trigo. El camino del norte o del litoral, conocido también como camino del Alto, era utilizado para ir a Santa Fe. De esos años es el excelente plano topográfico de la ciudad de Buenos Aires y de todo su municipio levantado por el Departamento Topográfico de la provincia de Buenos Aires, dibujado por Carlos Glade y publicado en 1867, y el libro *Buenos Aires y otras provincias argentinas* del médico británico Thomas J. Hutchinson, publicado en inglés por primera vez en 1863.

La ciudad contaba con seis mercados, cuatro de ellos inaugurados unos pocos años antes, y bien ubicados para servir a los barrios más densamente poblados; existían cuatro teatros, todos en la zona céntrica, y tres hospitales establecidos por las comunidades italiana, inglesa y francesa. De la ciudad partían cuatro líneas de ferrocarril: la línea hacia San Fernando, inaugurada en 1862, cruzaba el pueblo de Belgrano fundado en 1855 y ya convertido en el primer suburbio residencial de la clase adinerada de Buenos Aires; la línea hacia el oeste progresó lentamente —recién en 1860 llegó a Moreno—; otras dos líneas avan-

zaron hacia el sur, llegando una de ellas a Barracas en 1865, con un ramal a la Boca, y siete años después a Quilmes.

La construcción de los ferrocarriles tuvo un impacto casi inmediato en el crecimiento de la ciudad circunscripta hasta entonces al radio antiguo. Crecieron rápidamente la Boca y Barracas al sur, Flores al oeste y Belgrano al norte, aún físicamente separado de la ciudad por zonas de quintas, algunas de ellas de considerable superficie. El ferrocarril también promovió el desarrollo de algunos pueblos ubicados fuera de los límites actuales de la ciudad, como San Isidro, San Fernando y Tigre, al norte; Moreno al, oeste; y Avellaneda y Quilmes, al sur. El precio de la tierra rural aumentó rápidamente y algunos propietarios vieron crecer los valores de cinco y seis libras esterlinas la cuadra de 150 varas, a 275 libras la cuadra con la sola subdivisión de las parcelas en lotes para viviendas [37].

En esos años fueron levantados varios planos de la ciudad y su entorno de chacras y quintas. Uno de los más detallados es el ya citado «Plano topográfico de los alrededores de Buenos Aires» levantado hacia 1850 por el ex-capitán de la marina francesa Adolfo Sourdeaux, quien preparó una importante *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina.* Sourdeaux incluyó en su plano un área territorial muy amplia que se extendía hasta el pueblo de San José de Flores al oeste, el futuro sitio de Belgrano —en esos años un modesto caserío alrededor de una pulpería— al norte y el pueblo de Barracas en la margen sur del Riachuelo. Indicó también los caminos que se dirigían hacia el interior en esas tres direcciones y los caminos que cruzaban el área en todas direcciones, prescindiendo de las direcciones de la cuadrícula original a medida que se alejaban del área construida. Así aparecen marcados, algunos por primera vez, hitos importantes de la ciudad contemporánea, como el trazado incompleto de la avenida Pueyrredón, que comenzaba a formar y forma un semicírculo de norte a sur, del Río de la Plata al Riachuelo, rodeando la primera extensión del centro de la ciudad; el trazado de las actuales avenidas Las Heras y Santa Fe y la extensión de ésta hacia el norte, hasta más allá de Belgrano; el mercado del Oeste (en la actual plaza Lorea, al final de la avenida de Mayo) y plaza de las Carretas (actual plaza Once de Septiembre) y la quinta de Lezica (ac-

[37] Hutchinson, Thomas.

tual parque Rivadavia), entre otros detalles. La ciudad se extendía más hacia el sur y el oeste que hacia el norte. Hacia el sur funcionaba aún el puerto de Buenos Aires, cerca de la boca del Riachuelo, donde había sido construida la aduana de la Boca, y aguas arriba, en el poblado de Barracas, estaban los saladeros de Llambí y Cambaceres, Cobos, Dowdall, Pizarro, el saladero «de la Francesa», el «del Relox» y otros que ya comenzaban a contaminar el río.

Mucho más detallado es un plano de 1856 de la ciudad propiamente dicha, desde la avenida Callao y Entre Ríos al oeste hasta el río, y desde Retiro hasta el parque Lezama, enriquecido por abundantes referencias y adornado con numerosos dibujos de edificios y paseos de la ciudad. Su autor fue el ingeniero Nicolás Grondona, oficial del ejército del Reino de Cerdeña contratado por la Confederación Argentina. El plano, que cubre 468 (ó 484) manzanas, no todas edificadas, indica la ubicación del viejo muelle de madera construido para el desembarque de pasajeros en 1855, el trazado del primer ferrocarril argentino, inaugurado en 1857, que partía de la plaza del Parque, actual plaza Lavalle, y el paseo de Julio o Alameda, el primer paseo público construido en el borde inferior de la barranca. El plano indica la ubicación de los edificios públicos y religiosos, de los hospitales, clubes y salas culturales públicas.

Estas sucesivas referencias cartográficas señalan los profundos cambios físicos que habían tenido lugar en la ciudad. En 1857 tuvo su primer plan de pavimentación y, al año siguiente, la iluminación de gas llegó a las calles Victoria (Hipólito Yrigoyen), Chacabuco y Bolívar [38]. «Era el triunfo del liberalismo y la modernizacion: el atildado *gentleman* del Club El Progreso podía esperar que Buenos Aires se pareciera a París» [39].

[38] Romero, José Luis (b), 1983, p. 311.
[39] *Idem.*

Capítulo IV

BUENOS AIRES: CAPITAL NACIONAL. AÑOS 1880-1890

Federalización de la ciudad

En la década de 1880 alcanzó su apogeo el gobierno liberal-conservador, en una nación unificada y dirigida por una elite con un control económico y político sin precedentes, cuyo líder fue el general Julio A. Roca. En esos años, mientras la Argentina adquiría las características de un país aluvial, como la definió José Luis Romero [1], se desvirtuaba el sistema federal, se expandía la actividad industrial, crecían rápidamente las exportaciones y se acentuaban las diferencias entre el estancamiento económico de gran parte del interior y el avance de la zona de más directa influencia de Buenos Aires y su puerto. Las provincias de Santa Fe y Buenos Aires, que en 1875 poseían en total cerca de 45.000 hectáreas sembradas con trigo aumentaron a más de 369.000 hectáreas en 1888. En 1890 la exportación de cereales constituía el 16 por ciento del total de las exportaciones del país formado, principalmente, por productos agropecuarios que incluían ganado en pie y carne ovina congelada, embarcada en su mayor parte hacia Inglaterra [2].

La década comenzó con la federalización de la ciudad de Buenos Aires. Las fuerzas nacionales, que habían derrotado a los ejércitos bonaerenses, intervinieron la provincia y enviaron al Congreso nacional el proyecto para convertir a la ciudad de Buenos Aires en Capital Federal de la Argentina. La ley fue sancionada pocos días antes de asumir

[1] Romero, José Luis, 1976. Sobre José Luis Romero, ver el apéndice «Biografías».
[2] Cortés Conde, Roberto y Ezequiel Gallo, p. 38.

Roca la presidencia del país, el 12 de octubre de 1880 [3]. Buenos Aires se convirtió en la expresión física y social de esa sociedad conservadora, reflejada en la literatura por Lucio Mansilla, Miguel Cané y Eduardo Wilde: la ciudad liberal en la que se identificaban los valores de una clase satisfecha, orgullosa y convencida de su poder y de la validez de su estilo de vida, en contraste con una masa pobre y acrítica a la que se mantenía marginada de la vida política.

La ciudad comenzaba a experimentar algunos cambios en sus características urbanísticas determinados en parte por la ubicación de las estaciones del ferrocarril y la ubicación del puerto frente a la tradicional plaza de Mayo, que mantenía su prestigio comercial, administrativo, religioso y cultural. El rápido crecimiento físico de la ciudad se orientó hacia el norte y el oeste, a lo largo de caminos cuyo trazado se remontaba al período colonial. Era una ciudad chata, bastante compacta y densa en el centro, con un trazado de calles regulares cortado por algunas plazas públicas que sólo excepcionalmente exhibían una parquización atractiva. El estado lastimoso y la suciedad de las calles —en 1880 Buenos Aires no tenía desagües y sólo un limitado servicio de agua potable— contrastaba con algunos suntuosos edificios privados, religiosos y públicos que tomaron los estilos del renacimiento italiano y posteriormente del neoborbónico francés y, en menor número, del neogótico.

La ley de federalización de 1880 fijaba para la ciudad los mismos límites que habían sido determinados en 1867 [4]. Estos límites fueron ampliados en 1887 y se incorporaron las jurisdicciones de los pueblos y partidos de Belgrano y de Flores que la bordeaban por el norte y por el oeste. Quedó así definida una extensa área de 18.869 hectáreas, que en su mayor parte comprendía terrenos de usos rurales y baldíos. Estaba limitada hacia el sur por el río de la Matanza o Riachuelo que la separaba del entonces partido de Barracas al Sur, hacia el este y nordeste por el Río de la Plata, hacia el norte y noroeste por los entonces

[3] La ley número 1029, declarando el municipio de Buenos Aires, capital de la República, fue sancionada por el Congreso el 20 de septiembre de 1880 durante la presidencia de Nicolás Avellaneda.

[4] El antiguo municipio estaba limitado al norte por el arroyo Maldonado, al sur por el Riachuelo y al este por el Río de la Plata; el límite oeste lo determinaban las actuales calles Córdoba, Medrano, Castro Barros y Boedo hasta alcanzar el Riachuelo en el puente Alsina.

partidos de San Isidro y de San Martín, y hacia el oeste y sudoeste por el partido de Matanza (ver figura número 8).

Población en la Capital Federal

Composición demográfica

A mediados de la década de 1880, Buenos Aires era la ciudad con mayor número de habitantes de América Latina, habiendo superado pocos años antes a Río de Janeiro y México. La tasa promedio anual de crecimiento de la población de Buenos Aires entre el censo nacional de población de 1869 y el censo municipal de la ciudad de Buenos Aires de 1887, alcanzó al 4,77 por ciento. Su crecimiento era más bajo que el de otras ciudades de rápido crecimiento de América del Norte durante los mismos años, como Chicago (6,8 por ciento entre 1870 y 1880) y San Francisco (5,6 por ciento entre 1870 y 1880) y de América Latina, como Montevideo (5,87 por ciento) y Bogotá (6,26 por ciento) en la década de 1880. Sin embargo, la tasa de Buenos Aires era mayor que la experimentada en la década de 1880 por Rosario (4,52 por ciento) y en la década de 1890 por Río de Janeiro (3,64 por ciento) y San Pablo (4,2 por ciento) [5].

El censo municipal del 15 de septiembre de 1887 arrojó una población de 433.375 habitantes para el recientemente designado distrito federal que comprendía el antiguo municipio (404.173 habitantes), los antiguos partidos de Flores (15.575 habitantes) y Belgrano (9.810 habitantes), y la población fluvial (3.817 habitantes) [6]. Los residentes extranjeros (228.641) representaban el 52,8 por ciento de la población total. Entre éstos predominaban los italianos (31,1 por ciento), los españoles (9,0 por ciento) y los franceses (4,6 por ciento); el restante 8,1 por ciento tenía como nacionalidades más representativas a los uruguayos, ingleses, alemanes, suizos y austríacos [7]. Los argentinos (204.734) representa-

[5] Hardoy, Jorge E. y María Elena Langdon, 1978, (b), pp. 115-173.

[6] *Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, 1887, tomo II, pp. 6-8.

[7] Unos 2.015 habitantes (el 0,67 por ciento) provenían de otras cinco naciones latinoamericanas: Paraguay, Brasil, Chile, Perú y Bolivia. No puede descartarse un número mayor de latinoamericanos incluidos en el censo bajo otras nacionalidades de origen.

ban el 47,2 por ciento de la población total. Entre los argentinos predominaban los emigrantes de otras provincias (29,6 por ciento) sobre los nacidos en la Capital Federal (17,6 por ciento del total). Entre los oriundos de otras provincias, el 27,1 por ciento provenía de la provincia de Buenos Aires y sólo el 2,5 por ciento del resto del país, predominando los provenientes de las provincias de Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes y Tucumán.

La ciudad de Buenos Aires absorbió el mayor número de los inmigrantes que llegaron a la Argentina entre 1871 y 1887. La mayoría de los inmigrantes declaraban ser agricultores (76,2 por ciento), otros dijeron ser jornaleros (5,0 por ciento) o artesanos o artistas (2,6 por ciento) o comerciantes (1,9 por ciento), y no faltaban los que declaraban no tener profesión (7,8 por ciento) o desempeñar oficios diversos. En el cuadro número 1, que nos muestra el número total de inmigrantes que entraron en el país entre 1857 y 1887, se observa el alto porcentaje de mujeres italianas y portuguesas (estas últimas incluidas en el conjunto de varias nacionalidades) y el comparativamente bajo porcentaje de niños y niñas; la mayoría eran hombres solteros o casados solos. Mayor porcentaje de mujeres inmigró en los años prósperos, como fueron algunos de la década de 1880 [8]. Fueron los años 1885, 1886 y 1887 los que dejaron el mayor número de inmigrantes durante la década de 1880.

Sus ocupaciones

El censo municipal de 1887 intentó clasificar a la población mayor de 14 años por sus profesiones, distinguiéndola por sexo y entre argentinos y extranjeros [9]. De las 299.840 personas mayores de 14 años censadas, 96.568 (32,21 por ciento) no especificaron su profesión [10].

[8] El porcentaje de mujeres que inmigraron entre 1857 y 1887 fue el 21,27 por ciento del total de inmigrantes.

[9] En 1887, la población de 14 años y menos sumaba 129.749 personas y representaba el 29,93 por ciento de los 433.375 habitantes que constituían la totalidad de las personas que se hallaban presentes en el recientemente formado distrito federal el día del censo (15 de septiembre de 1887).

[10] Tenemos la impresión de que también fue excluida de esta pregunta la población con 71 años de edad y más. Si a la población total (433.375 habitantes) se le resta

Como el censo no registra el número de inactivos debe asumirse que esas 96.568 personas que no especificaron su profesión incluyen a un importante número de mujeres (76.310) y de hombres (20.258) de más de 14 años, algunos de los cuales estarían buscando trabajo, así como a enfermos e inválidos (cuadro número 2).

Tampoco quieren decir las cifras del censo que todas las personas que declararon su profesión estuviesen efectivamente empleadas el día del censo. Simplemente es una indicación de la experiencia profesional de la oferta de mano de obra. De todos modos refleja una cierta estructura del mercado laboral. Domésticos y jornaleros representaban el 9,96 por ciento y el 9,10 por ciento, respectivamente, de las profesiones declaradas. Entre los domésticos predominaban las mujeres nacionales y extranjeras distribuidas de manera muy equilibrada. Del total de jornaleros, el 87,8 por ciento eran varones extranjeros.

Otras profesiones bien representadas eran las de lavanderas (1,51 por ciento) y planchadoras (1,50 por ciento), mano de obra casi totalmente femenina.

La distribución de las profesiones refleja la demanda de empleo de una ciudad preindustrial y esencialmente comercial en rápido crecimiento, y también la baja calificación de la mano de obra ofrecida. Es significativo el porcentaje de albañiles (3,47 por ciento), carpinteros (3,36 por ciento), herreros (1,24 por ciento) y pintores (1,04 por ciento), así como el de jornaleros (9,10 por ciento) y carreros (1,54 por ciento) atraídos por las demandas de una ciudad en construcción.

Más importante aún es el porcentaje de personas que declararon estar ocupados en las actividades comerciales en general (9,78 por ciento) y de empleados (3,05 por ciento). Las ciudades en una fase incipiente de industrialización requieren escasa especialización. La mayoría de esas personas encontró ocupación permanente o temporal en el sector de servicios, trabajando los hombres como jornaleros, zapateros, sastres, carreros, marinos, pintores, cocheros, panaderos y carniceros, y como domésticas, costureras, modistas, lavanderas y planchadoras las mujeres.

la de 14 años y menos (129.749 habitantes), la de 71 años y más (2.965 habitantes) y sin especificar edad (714), suman 299.947 habitantes, cifra prácticamente igual a las 299.840 a quienes se registró en el censo por profesiones.

Recreación y lecturas

Durante las dos últimas décadas del siglo XIX el teatro fue una de las principales actividades recreativas de la ya cosmopolita población de Buenos Aires. En esos años el centro de la ciudad contaba con varias salas, siendo las más importantes el antiguo teatro Colón, construido en 1887, el Variedades, el Politeama, el Odeón y el Ópera, situado en la calle Corrientes, en el predio del actual cine que lleva el mismo nombre.

La actividad teatral porteña estuvo ubicada entre las cuatro o cinco más importantes del mundo, por la cantidad de espectadores, por el número de obras y por la puesta en escena de óperas y clásicos universales, algunos representados por actrices de la talla de Sara Bernhardt y Eleonora Duse. A la par de estas manifestaciones de la cultura europea, hubo en Buenos Aires otra vertiente teatral de neto corte nacional, compuesta por el drama gauchesco y algo después por el sainete, que tuvieron un enorme éxito de público [11]. En 1872, José Hernández publicó el extenso poema *El gaucho Martín Fierro,* uno de los clásicos de la literatura argentina. Su representación teatral lo consagró como una pieza cumbre del teatro gauchesco. Otras obras del mismo género que obtuvieron los favores del público fueron *Juan Moreira* (1884), de Eduardo Gutiérrez, y *Calandria* (1896), de Martiniano Leguizamón.

El circo criollo, un producto verdaderamente original de la cultura argentina de finales del siglo XIX, presentaba en un mismo espectáculo al circo tradicional con trapecistas, malabaristas y payasos, seguido por la representación de obras del teatro nacional y, a veces, también universal. A la familia Podestá se debe la invención de este «género», que dio al país gran parte de sus mejores actores [12].

La afluencia de la inmigración a los teatros fue importante. Algunas colectividades tuvieron su propia compañía como, por ejemplo, la Filodramatici Paolo Ferrari en 1880, que actuó en los teatros *della* Alegría o *della* Victoria. Las conjunciones italianas incluidas en los nombres de las salas refleja la participación de los inmigrantes entre el público asistente,

[11] De Diego, Jacobo, p. 143.
[12] Franco, Lily, p. 2

según lo atestiguan las secciones de «diversiones públicas» de los periódicos de la época [13].

Algunos periódicos de gran tirada y larga trayectoria como formadores de opinión, fueron creados en esta época, como *La Prensa* y *La Nación*. *La Prensa* fue fundado en 1869 por la familia Gainza Paz; un año después, otra familia patricia —los Mitre— fundó *La Nación*. Ambas publicaciones se constituyeron en los órganos de difusión del pensamiento liberal-conservador, como continúan siéndolo en la actualidad.

En esa línea se inscribió la literatura más importante de la Generación del 80 cuyos principales protagonistas, entre los que se encontraban Lucio V. Mansilla, Miguel Cané, Lucio V. López y Eduardo Wilde, alternaban la literatura con el desempeño de altos cargos públicos, como ministros, embajadores e intendentes. Para estos escritores la literatura fue una vía de consagración y una forma de dar testimonio de los cambios ocurridos en un país que los tenía a ellos mismos como protagonistas y artífices de dichos cambios [14].

El género autobiográfico en la novela, el ensayo y la poesía fue muy difundido y eran abundantes las descripciones de la ciudad y su vida cotidiana, constituyendo un cuerpo documental inestimable. De 1884 son dos obras fundamentales: *Juvenilia*, de Miguel Cané, donde relata su infancia y adolescencia en el Colegio Nacional de Buenos Aires, y *La Gran Aldea*, de Lucio V. López, cuyo título se hizo extensivo a la caracterización de la ciudad en el período preliberal. En 1878 apareció *Tiempo perdido*, de Eduardo Wilde, conjunto de relatos heterogéneos (notas, discursos, cartas y ensayos). En algunos de ellos se desprecia el ansia de figuración social, tan extendida en la alta sociedad porteña de la época:

> Las necesidades estrictas de la vida, pueden pues, ser llamadas sin gran esfuerzo en este pequeño centro de población. Pero no sucede lo mismo con las necesidades ficticias que, no por ser menos reales, son menos apremiantes. Existe entre nosotros la necesidad imperiosa de aparecer [15].

[13] De Diego, *ob. cit.*, p. 143.

[14] Lafforgue, Jorge, p. 155.

[15] Wilde, Eduardo, «La carta de Recomendación», del libro *Tiempo perdido*, en *Obras completas*, tomo XI, p. 159. Sobre Eduardo Wilde, ver el apéndice «Biografías».

En general, esta literatura dio cuenta de un mundo en equilibrio, sin fisuras aparentes. El público al que estuvo dirigida pertenecía a la misma condición social, fue «lo mejor de Buenos Aires», según indicó Lucio V. Mansilla, refiriéndose a los lectores de sus obras. Entre ellas, son particularmente elocuentes las dedicatorias de sus «causeries», verdadera enumeración de los arquetipos de la Generación del 80 en la Argentina [16].

En paralelo a esa cultura oficial y muy ligados al proceso de expansión del drama gauchesco y el circo criollo, se desarrollaron los folletines —novelas impresas en libros de pésima factura— dirigidos al nuevo público lector formado por la aplicación de las políticas de educación pública. El criollismo, como texto escrito o representación teatral o circense, fue el medio a través del cual, hasta cerca de 1910, el vasto mosaico étnico y cultural que poblaba la ciudad, adquiría carta de ciudadanía a nivel cultural [17].

La vivienda

La inmensa mayoría de las casas de la ciudad estaban en 1887 destinadas a vivienda o a vivienda con un comercio adosado al frente. Entre 1869 y 1887 la población creció en 255.588 habitantes y la ciudad en 12.946 casas. El número de personas por casa pasó de ocho a cerca de 13 personas. Con todo, el número de personas por pieza era relativamente bajo: 1,65.

Las 20 secciones censales que componían el antiguo municipio se densificaron, aún las que constituían el centro que estaban más ocupadas [18]. En algunas secciones inmediatas al antiguo centro, como las de

[16] Nos referimos a las «causeries» que Mansilla dedicó, por ejemplo, a Eduardo Wilde, a Lucio V. López, a Torcuato de Alvear, a Carlos Pellegrini y a Bartolomé Mitre. Viñas, David, 1982, pp. 151-153.

[17] Ver de Rodolfo Prieto, *El discurso criollista en la formación de la Argentina moderna*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1988.

[18] Las secciones de la Capital Federal establecidas para el censo municipal de 1887, comprendieron las 20 secciones electorales del antiguo municipio de Buenos Aires, más los expartidos de Flores y Belgrano. A esta nomenclatura nos remitiremos para este capítulo. En el censo municipal de 1904 se redefinieron las secciones del territorio del distrito federal y, en 1909, el nuevo censo municipal las identificó como barrios. Esta

Balvanera, Pilar y San Cristóbal, el aumento de la densificación fue notable (cuadro número 3 y figura número 9). Fueron las secciones donde se construyó el mayor número de casas. En Balvanera (sección 10), cuya densidad pasó de ocho a 98 personas por hectárea entre 1869 y 1887, el número de casas pasó de 392 a 3.260.

La gran mayoría de las casas eran de una sola planta. De las 33.804 casas registradas en el censo municipal de 1887, sólo 36 tenían cuatro pisos y 436 tres pisos, concentradas en las seis secciones del centro [19]. Las 4.979 casas de dos pisos tenían una dispersión mayor. Una casa de cada tres (12.211) estaba alumbrada por gas, pero la mitad estaban en las seis secciones céntricas. En cambio, sólo una casa de cada cinco estaba conectada al servicio de aguas corrientes y, nuevamente, las secciones céntricas eran las mejor servidas. Más de la mitad de las casas extraían agua de pozos y en más del 21 por ciento habían sido construidos aljibes; el 6 por ciento de las casas no tenían agua. En algunas de las secciones con más rápido crecimiento de población, como las de Balvanera y San Cristóbal, el agua era extraída de pozos, a pesar de que la densidad general de esas secciones superaba, en algunos distritos, las 100 personas por hectárea. El censo de 1887 no menciona la existencia de ranchos, lo que parece muy improbable; en 1869 existían 1.300 casas con techos de paja (es decir, ranchos según el censo de 1869) y el número de casas construidas entre 1869 y 1887 fue muy inferior a la demanda por el crecimiento de la población.

La típica casa de la ciudad tenía entre tres y seis piezas. Las casas con este número de piezas constituían el 45,7 por ciento del total de casas. Existía un importante número de casas con 11 a 15 piezas (3.338 sobre un total de 33.804 casas) repartido en todas las secciones pero con una elevada concentración en las secciones de Balvanera, El Pilar, El Socorro, en la Boca y en las seis secciones centrales. Igualmente, 462 de las 793 casas con 30 piezas o más estaban en las seis secciones

delimitación y nomenclatura se mantuvieron en censos municipales y nacionales hasta 1960. El primitivo centro de la ciudad, compuesto en 1887 por las secciones de Catedral al Norte, Catedral al Sur, San Miguel, San Nicolás, Piedad y El Socorro (uno a seis, respectivamente) equivalía aproximadamente a lo que posteriormente fueron las secciones de Montserrat (decimotercera) y de San Nicolás (decimocuarta), entre 1904 y 1960.

[19] En 1869, cuando se realizó el primer censo nacional de población, no existían en Buenos Aires casas de cuatro pisos, 183 tenían tres pisos, 2.078 tenían dos pisos y 18.597 un solo piso.

céntricas, 158 en las secciones 13 a la 16, y 24 en la 10. El número de habitaciones no discriminaba la calidad de ocupación, fuera ésta en grandes casonas o conventillos.

La casa patriarcal

A principios de la década de 1870 las familias adineradas de la ciudad emigraron de su tradicional barrio al sur de la plaza de Mayo, para ubicarse al norte de la avenida Rivadavia (Catedral al Norte, El Socorro, Pilar). En ese mismo año, la población de Buenos Aires fue afectada por una epidemia de cólera y al año siguiente por otra, más grave aún, de fiebre amarilla, que causó la muerte a 17.000 personas, cerca del 10 por ciento de la población de la ciudad [20]. Se ha reconocido en estos factores la causa principal del traslado del hábitat de las familias acaudaladas [21]. Sin embargo, es posible que también figurase entre los motivos de la mudanza, la necesidad de definir un espacio propio dentro de la ciudad, que fuera identificado con las importantes transformaciones que el país estaba manifestando. Las mejoras urbanas ejecutadas en el área norte de la capital, bajo la intendencia de Alvear, aceleraron el traslado de la alta burguesía que se instaló en casas compactas de dos o tres pisos tipo *petit-hotel.*

¿Qué casas se estaban abandonando en el barrio sur? Fundamentalmente las viejas casonas coloniales de una sola planta, con sucesivos patios rodeados de habitaciones [22], herederas de la casa española e italiana del Mediterráneo. A mediados del siglo XIX, estas casas, algunas de estilo «italianizante», mantenían el patio como centro de la vida familiar y su número definía la categoría de la vivienda. Al primer patio daban la sala y el comedor, al segundo los dormitorios, y al tercero (si lo había), los servicios y era también utilizado como huerto. Algunas de estas grandes casonas del sur fueron abandonadas, otras alquiladas por piezas. En ambos casos, su destino fue el mismo: el conventillo, casi la única opción disponible para la creciente masa migratoria.

[20] Rawson, Guillermo, p. 151.

[21] Como por ejemplo las familias Anchorena, Ocampo, Azcuénaga, Pacheco, Guerrero, entre otras. Iglesia, Rafael, 1985, pp. 137-141.

[22] También denominada «casa patriarcal». *Idem*, pp. 137-138.

Conventillos

Los conventillos constituyeron la respuesta del sector privado a la demanda de vivienda de los sectores con bajos ingresos. Existían conventillos en todas las secciones del antiguo municipio, en Flores y en Belgrano, pero las secciones en las cuales existían los más altos porcentajes de conventillos eran la Boca, las seis secciones que formaban el centro tradicional y las secciones vecinas al centro, como El Socorro y Balvanera, en rápida expansión urbana debido al desarrollo de la red de tranvías (cuadro número 3, columna II).

De acuerdo con el censo de 1887 existían en el antiguo municipio 2.835 conventillos que representaban el 9,35 por ciento de las 30.313 casas ubicadas en él [23]. Vivían en esos conventillos 116.197 personas que representaban el 28,7 por ciento de la población (cerca de 41 personas por conventillo). Más de la mitad de los habitantes de estas casas eran extranjeros y predominaba el número de varones [24]. En casi todas las secciones el número de extranjeros en conventillos era superior al de argentinos, salvo en la parte sur de San Cristóbal (12) que era la sección con el menor número de habitantes en conventillos (cuadro número 3, columna IV). En las seis secciones céntricas el número de varones extranjeros duplicaba el de mujeres extranjeras, en cambio el número de mujeres argentinas era, en esas secciones, superior al de varones argentinos. Esto se explica por el importante número de casamientos y uniones entre varones extranjeros y mujeres argentinas.

Muchos de los pensadores de la época denunciaron o atacaron duramente las condiciones de vida que se desarrollaban en los conventillos. Eduardo Wilde, escritor ya mencionado, médico de profesión, ministro de Instrucción Pública (1882-1885) durante la primera presidencia de Julio A. Roca y del Interior (1886-1889) durante la presidencia de Miguel Juárez Celman, describió críticamente estas «máquinas infectas»:

[23] De acuerdo con el censo de 1887 existían 33.804 casas en el nuevo distrito federal que incluía también a los antiguos partidos de Flores y Belgrano.

[24] El 34,3 por ciento de los habitantes en conventillos (39.843) eran argentinos y el 65,7 por ciento extranjeros (76.324). El número de varones extranjeros (49.993) era muy superior al de mujeres (26.331). Entre los argentinos el número de mujeres (20.388) era ligeramente superior al de varones (19.455).

> Un cuarto de conventillo, como se llaman esas casas ómnibus que albergan desde el pordiosero al pequeño industrial, tiene una puerta al patio y una ventana, cuando más; es una pieza cuadrada de cuatro metros por costado, y sirve para todo lo siguiente: es la alcoba del marido, de la mujer y de la cría, como dicen ellos en su lenguaje expresivo; la cría son cinco o seis chicos debidamente sucios; es comedor, cocina, despensa, patio para que jueguen los niños, sitio donde depositar los excrementos, a lo menos temporalmente, depósito de basura, almacén de ropa sucia y limpia si la hay, morada del perro y del gato, depósito de agua, almacén de comestibles, sitio donde arde a la noche un candil, una vela o una lámpara; en fin, cada cuarto de éstos es un *pandemonium* donde respiran, contra prescripciones higiénicas del organismo mismo, cuatro, cinco o más personas. De manera que si hubiera algo hecho con el propósito de contrariar todos los preceptos higiénicos, al hacer un conventillo no se hubiera acertado mejor [25].

Mercado inmobiliario

La venta de inmuebles y los alquileres constituyeron un excelente negocio. Entre 1885 y 1887 los precios de 22 productos de almacén no sufrieron casi alteraciones, sin embargo, el valor medio de las propiedades tuvo, entre 1886 y 1887, una fuerte alza: en 1886 se vendieron en el antiguo municipio 4.403 inmuebles con 5.064.725 metros cuadrados por un total de 38.426.792 pesos a un valor medio de 7,5 pesos el metro cuadrado y de 8.727,41 pesos por propiedad. En 1887 el número de inmuebles vendidos se elevó a 6.416 con 7.424.259 metros cuadrados y un valor total de 83.895.209 pesos y un valor medio de 11,30 pesos el metro cuadrado y de 13.086,13 pesos por propiedad. Los barrios donde se realizó el mayor número de ventas fueron Pilar, San Cristóbal y Balvanera, que eran tres áreas recientemente incorporadas a la expansión del centro de la ciudad: el 67,94 por ciento de las ventas en 1886 y el 70,82 por ciento de las ventas en 1887 se concretaron en esos tres barrios.

Los precios más altos por metro cuadrado se registraron en la parroquia de Catedral al Sur. En 1886 fueron vendidas en la calle Riva-

[25] Wilde, Eduardo, *Curso de Higiene Pública*, en *Obras Completas*, tomo III, Talleres Peuser, Buenos Aires, 1923, pp. 29 y 30.

davia tres propiedades con un total de 3.099 metros cuadrados, a un promedio de 181,70 pesos el metro cuadrado y un año después, dos propiedades en la misma calle, con un total de 2.739 metros cuadrados alcanzaron un promedio de 368,75 el metro cuadrado. Una venta realizada en 1887 en la calle Victoria (actual Hipólito Yrigoyen) alcanzó un máximo de 346,32 pesos el metro cuadrado (se trataba de una pequeña propiedad de sólo 231 metros cuadrados) cuando un año antes, el promedio de cuatro ventas fue de 37,59 pesos el metro cuadrado. Los valores superiores a 300 pesos el metro cuadrado eran excepcionales, pero en casi todas las calles de las parroquias Catedral al Norte y Catedral al Sur y en algunas calles de las parroquias de San Miguel y San Nicolás, se alcanzaron en 1887 precios superiores a 100 pesos el metro cuadrado [26]. Los valores del metro cuadrado subieron en todas las secciones, pero porcentualmente los mayores incrementos se produjeron en las parroquias del Pilar donde los precios promedio subieron de 4,09 a 7,26 pesos el metro cuadrado y en San Cristóbal donde los precios promedio subieron de 2,39 a 5,44 pesos el metro cuadrado.

Había sólo 411 casas desocupadas en la Capital Federal en 1887 que representaban el 1,21 por ciento de las 33.804. Una casa de cada tres (12.910) estaba ocupada por sus propietarios. Los alquileres eran altos con relación a los ingresos de quienes buscaban alojamiento, y en continua alza. «Casas que en 1880 producían un alquiler mensual de 100 pesos hoy, sin ninguna mejora ni aumento de comodidades producen un alquiler mensual de 300, 400 y hasta 500 pesos» [27]. Era tal la demanda, que las casas y los departamentos se alquilaban antes de estar terminados.

De acuerdo con las declaraciones de sus propietarios se recaudaban mensualmente 3.173.111,91 pesos por alquileres, lo que representaba un alquiler medio mensual de 94,57 pesos por casa. Las casas que mejores alquileres obtenían eran las de pequeño tamaño, compuestas por varios departamentos chicos, y aquéllas algo apartadas del centro, en barrios servidos por tranvías, que podían alquilarse a familias (ver figura número 9).

[26] Las calles más cotizadas eran Rivadavia (la más cara), Victoria (actual Hipólito Yrigoyen), Piedad (Bartolomé Mitre), Cuyo (Sarmiento), Paseo de Julio (Leandro N. Alem), Cangallo (Juan D. Perón), Artes (Carlos Pellegrini), Belgrano, Bolívar, Esmeralda y Suipacha, siempre en la proximidad de Rivadavia y de la plaza de Mayo.

[27] *Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1887*, tomo II, p. 102.

La gran masa de la población no tenía acceso a la propiedad. El salario medio mensual de los trabajadores industriales oscilaba entre un máximo de 90 pesos para los litógrafos y tapiceros, 75 pesos para los armeros, carpinteros, herreros, zapateros, pintores y tipógrafos, y un mínimo de 30 pesos para las costureras y 45 pesos para los panaderos, modistas y colchoneros. El salario mensual promedio de las 20.033 personas que trabajaban en el comercio con un salario fijo era de 48,75 pesos, oscilando entre un mínimo de 36 pesos por mes para los peones y un máximo de 139 para los tenedores de libros. Los jornales diarios para obreros y aprendices de ambos sexos, oscilaban en septiembre de 1887 entre 0,50 pesos o menos y 3,00 o más, aunque para la gran mayoría los jornales oscilaban entre 1,00 y 2,50 pesos por día [28].

Con esos salarios era imposible acceder a los créditos del Banco Hipotecario Nacional que, desde su creación el 14 de septiembre de 1886 hasta el 31 de diciembre de 1887, había otorgado un total de 2.042 préstamos por 26.728.400 pesos y un promedio de 13.089,32 pesos por préstamo [29]. De un total de 2.042 préstamos, 25 fueron por valores que oscilaban entre 100.100 y 250.000 pesos con un promedio de 178.400 pesos por cada uno; 61 préstamos fueron por valores de entre 50.100 y 100.000 pesos y 194 por valores de entre 20.100 y 50.000 pesos, con promedios de 78.918 y 34.412 pesos, respectivamente. En otras palabras, para esos 281 préstamos fueron utilizados más de 15.500.000 de pesos que representaban el 59,66 por ciento de los montos otorgados. Cerca de la mitad de las unidades de vivienda (15.262) se alquilaban a 50 pesos y menos y otros 3.329 alquileres oscilaban entre 51 y 60 pesos. La gran mayoría de los alquileres más bajos estaban en secciones como la 10, 15, 17, 18, 19 (Barracas) y 20 (Boca) y en Belgrano y Flores donde podía alquilarse una pieza de cuatro por cuatro metros o menos por 12 o 15 pesos mensuales.

[28] *Idem*, pp. 230 y 231 y pp. 347 y 348.

[29] Al ser creado el Banco Hipotecario Nacional, el Banco de la Provincia de Buenos Aires dejó de acordar créditos a las propiedades ubicadas en la Capital Federal.

Capítulo V

LAS GRANDES TRANSFORMACIONES DE LA CIUDAD CAPITAL. INTENDENCIA DE TORCUATO DE ALVEAR[1]

Antecedentes de la acción de Torcuato de Alvear: propuestas para cambiar la imagen de Buenos Aires

En 1869 el señor José M. Lagos[2] propuso al gobierno nacional un esquema de avenidas que cruzaban el área construida del antiguo municipio y que se proyectaban hacia las áreas aún no urbanizadas al norte, oeste y sur. Los elementos fundamentales de la propuesta de Lagos, eran: a) una amplia avenida de circunvalación, perfectamente circular, que nacía al sur en la costa del Río de la Plata, del otro lado del Riachuelo, y terminaba al norte, también en la costa, aproximadamente a la altura de donde actualmente está ubicada la Facultad de Derecho; b) dos avenidas rectas de 139 metros de ancho que cortaban la ciudad de este a oeste, utilizando la manzana limitada por la avenida Rivadavia y la calle Victoria (actual Hipólito Yrigoyen), y de norte a sur, limitadas por las calles Paraná-Lorea y Montevideo-Zeballos[3]; c) en la intersección de estas dos avenidas, Lagos ubicó una gran plaza circular o *carrefour* siguiendo un principio muy utilizado en las ciudades de Europa desde décadas atrás para facilitar la circulación de carruajes en

[1] Buena parte de este capítulo está basado en el trabajo de Jorge Enrique Hardoy y Margarita Gutman, «La ciudad que intentó transformar el intendente Torcuato de Alvear. Buenos Aires 1880-1890», presentado en el Seminario de Homenaje a José Luis Romero, organizado por la Universidad de Buenos Aires, en abril de 1988.

[2] Un «distinguido ciudadano de Buenos Aires», Martínez, Alberto B., tomo I, p. 105.

[3] El nombre de las calles cambiaba, como actualmente, en la avenida Rivadavia.

puntos donde el tránsito era particularmente intenso; d) de la plaza circular partían cuatro diagonales de 30 metros de ancho; tres de ellas terminaban en la avenida de circunvalación, después de cruzar áreas aún no urbanizadas, y una en la actual plaza San Martín.

La propuesta presentada en 1872 a las cámaras de la provincia de Buenos Aires por Carlos Carranza y Daniel Solier era mucho más simple. Propusieron la apertura de una avenida de 40 metros de ancho, entre las calles Rivadavia y Victoria, entre la actual plaza de Mayo y el límite oeste del antiguo municipio.

> Pedían estos señores que se les permitiese expropiar todas las propiedades que componen las manzanas comprendidas por la avenida y se comprometían a entregar ésta al servicio público perfectamente adoquinada, con veredas de 5 varas de ancho (4,325 metros); a establecer una doble vía de *tramways* dividida por una calle o hilera de árboles, y a edificar a cada lado elegantes edificios, dotados de todas las comodidades [4].

Ninguno de los dos proyectos fue tomado en consideración, aunque en la década de 1880 y siguientes, sus ideas principales fueron varias veces retomadas y algunas, como la apertura de la avenida de Mayo, fueron realizadas.

El damero de Buenos Aires

Durante la década de 1880 el área ocupada por el antiguo municipio quedó casi totalmente cubierta por un damero que se extendía uniformemente, sin otras modificaciones que las determinadas por el curso de los arroyos y por el trazado de caminos surgidos tiempo atrás. Los principales caminos partían de tres grandes espacios abiertos ubicados al norte, oeste y sur de la ciudad, conectándola con la campaña después de atravesar los antiguos pueblos de Belgrano al norte y Flores

[4] Martínez, Alberto B., tomo I, p. 106.

al oeste, y a través del puente del Riachuelo con el suburbio de Barracas al Sur[5].

Como en muchas otras ciudades coloniales hispanoamericanas, sus fundadores eligieron el damero para el trazado original, cuyas generosas dimensiones permitieron absorber su crecimiento hasta mediados del siglo XIX. Pero, ¿por qué continuó utilizándose el damero cuando se hizo evidente el desborde de las construcciones más allá de la subdivisión inicial? El municipio careció durante esa década y, en realidad, no lo tendría hasta mucho después, ya no de un plan o esquema director sino, ni siquiera, de una propuesta para guiar y orientar su crecimiento físico. Sólo dispuso, desde 1870, de reglamentos que regulaban la altura de los edificios y el volumen edificable. Si bien el municipio contaba con algunos profesionales que demostraron su competencia al diseñar esos años proyectos de arquitectura de gran calidad, como los arquitectos Francisco Tamburini y Juan A. Buschiazzo, debemos asumir que el nivel general de los organismos técnicos dejaba mucho que desear y tenía poca experiencia en el manejo de regulaciones urbanas[6]. Convenía, por lo tanto, continuar un trazado que no presentaba grandes problemas para su implantación y podía repetirse fácilmente debido a las características casi llanas del terreno.

Otra explicación que no excluye sino, más bien, complementa a la anterior, era que el damero se ajustaba a los intereses especulativos que guiaban y densificaban a la ciudad en esos años. Grandes fortunas se hicieron rápidamente especulando con la tierra rural y urbana. En esas transacciones estuvieron involucradas personas allegadas al presidente Roca y al intendente Alvear y, posiblemente, los mismos funcionarios de la intendencia. El damero era, además, fácil de implantar en el terreno y no exigía grandes inversiones para incorporar extensas superficies, hasta entonces suburbanas, a un mercado también formado

[5] El espacio abierto ubicado al norte estaba en las cercanías de lo que hoy es plaza Francia; el del oeste y el del sur son actualmente las plazas Miserere y Constitución, respectivamente.

[6] Juan Antonio Buschiazzo fue uno de los funcionarios de mayor peso de la intendencia de Torcuato de Alvear. Hasta el 2 de noviembre de 1883, fue el segundo de la Oficina de Obras Públicas. En esa fecha, por disposición de Alvear, pasó a ocupar el cargo de ingeniero director. Probablemente, Buchiazzo fue el arquitecto que realizó el mayor número de obras en Buenos Aires durante esos años (ver apéndice «Biografías»).

por especuladores menores y constructores de casas para alquilar y por pequeños propietarios de ingresos medianos que buscaban una casa propia [7].

Las manzanas cuadradas e idénticas se prestaban a una división interna de cada bloque que permitía un máximo aprovechamiento de los frentes a la calle. En este sentido, el damero favorecía las pretensiones de los especuladores. No existió, en esos años, ningún intento serio por modificar el damero en bloques cuadrados, introduciendo nuevos bloques de distinto tamaño o de forma rectangular, ni de interrumpirlo, como era frecuente en las ciudades europeas, con grandes plazas cuadradas o circulares o con vistas más o menos prolongadas. La incorporación de algunos parques, que por lo general habían sido quintas privadas hasta poco tiempo antes, y de nuevas plazas, invariablemente con las proporciones de uno de los bloques sin construir, no destruían la monotonía de un trazado que parecía ajustarse a los conocimientos tecnológicos de la época y a los intereses especulativos.

La intendencia de Alvear transforma el centro de la ciudad

Fue a esta ciudad monótona y poco prolija, sin grandes obras arquitectónicas ni servicios adecuados, que duplicaba su población cada 10 años, a la que desde la intendencia intentaron mejorar su fachada —según la feliz frase de Scobie— con los conocimientos y modelos utilizados en las ciudades europeas [8]. Las dos principales figuras que impulsaron esas transformaciones fueron el intendente Torcuato de Alvear y uno de sus principales colaboradores, el arquitecto Juan Antonio Buschiazzo. Este último estaba informado de los proyectos de remodelación de París, iniciados en la década de 1850, y de otros proyectos urbanísticos en Europa. Por su parte, Alvear tenía gran admiración por las iniciativas del prefecto del departamento del Sena, Georges Haussmann, que había modificado sustancialmente la imagen de París durante su gestión. Sin embargo, las ideas de Haussmann fueron aplicadas parcial-

[7] Un buen análisis de los diferentes tipos de damero y su evolución en los Estados Unidos se encuentra en Marcuse, Peter, 1987, p. 287.
[8] Scobie, James R., p. 141.

mente y se limitaron sólo a algunos proyectos puntuales. En otras ciudades de América Latina también se realizaron reformas similares [9].

Alvear comenzó a interesarse activamente por los problemas de la ciudad al ser nombrado presidente de la Comisión Municipal. Estaba formada por 12 personas designadas el 2 de septiembre de 1880 por decreto del general José María Bustillo, interventor de la provincia de Buenos Aires, y continuó vigente hasta 1883 [10].

Fueron años de profundos cambios en el funcionamiento del municipio. Durante 1881 y 1882 fueron sancionadas las leyes que determinaron su nueva organización [11]. La ley número 1.260, de 1882 estableció la rama legislativa y un departamento ejecutivo a cargo del intendente municipal designado por el presidente de la República. El 14 de mayo de 1883, Torcuato de Alvear asumió el cargo de primer intendente de la Capital Federal aunque, en realidad, desde septiembre de 1880 dirigía la municipalidad.

En 1880 Buenos Aires tenía 270.000 habitantes que ocupaban una superficie de unas 4.000 hectáreas. La ciudad comenzaba a extenderse rápidamente hacia el norte y el oeste, desbordando los límites del antiguo municipio, pero alrededor del 40 por ciento de la población vivía aún en las seis secciones centrales que sólo ocupaban 208 hectáreas [12]. Es, precisamente, en estas seis secciones donde Alvear y sus colaboradores concentraron sus mayores esfuerzos aunque, como veremos, los alcances de sus proyectos y realizaciones fueron más amplios.

Alvear fue un intendente muy personal, emprendedor y obstinado. Sus vínculos sociales con la elite dirigente del país le permitieron emprender tareas que a muchos les parecían imposibles y tuvo conflic-

[9] Como, por ejemplo, las reformas en Santiago de Chile, durante la intendencia de Benjamín Vicuña Mackenna (1872-1875) y, de mayor envergadura, la renovación urbana de Río de Janeiro, bajo la prefectura de Francisco Pereira Passos (1903-1906). Hardoy, Jorge Enrique, 1988, pp. 109-111.

[10] Integraban la Comisión Municipal Torcuato de Alvear, Juan Darquier, José L. Ocampo, Eduardo Madero, Nicolás Anchorena, Eustaquio Díaz Vélez, Benjamín Villegas, José Ledesma, Andrés Egaña, José M. Bosch, Carlos Uriarte y Jaime Cibils.

[11] Fueron las leyes número 1.129 del 31 de octubre de 1881 y número 1.260 del 23 de octubre de 1882.

[12] En 1869 vivían en las secciones 1 a 6, 87.460 personas que representaban el 49,15 por ciento de la población de la ciudad; en 1887 los 108.326 residentes de esas seis secciones representaban el 25,01 por ciento de la población.

tos continuos con el Concejo Deliberante. Procuraba mantenerse actualizado sobre las iniciativas que en temas urbanísticos se estaban desarrollando en Europa a través de amigos personales, residentes ocasionales en diversos países europeos, que le escribían periódicamente, o de personas especializadas a quienes Alvear, durante su gestión, les encomendaba informes específicos. Entre los primeros se contaron Miguel Cané, Nicolás Avellaneda y Carlos Pellegrini y entre los últimos el doctor Pedro Arata, que organizaría la Oficina Química de la municipalidad durante su intendencia, y Francisco Seeber, que sería intendente entre mayo de 1889 y mayo de 1890.

Alvear había visitado algunos países de Europa en 1851 [13]. A su regreso militó en la rama autonomista del partido liberal y apoyó activamente la precandidatura de Adolfo Alsina a presidente de la nación en las elecciones de 1874 que consagraron presidente a Nicolás Avellaneda. Años después, muerto Alsina, apoyó la candidatura de Julio A. Roca, cuya primera presidencia se desarrolló entre 1880 y 1886. Fueron Avellaneda y Roca quienes crearon las oportunidades para que Alvear pudiese realizar sus ideas para transformar la ciudad.

Dos fueron los proyectos de la administración de Alvear que cambiaron la imagen física del centro de la ciudad: la remodelación de la plaza de Mayo y la apertura de una avenida que, partiendo de dicha plaza, se dirigía hacia el oeste y debía culminar en una gran plaza y en un edificio público.

A principios de la década de 1870, la actual plaza de Mayo estaba formada por dos plazas —la plaza de la Victoria al oeste y la plaza 25 de Mayo al este— separadas por una recova que hizo construir el cabildo de Buenos Aires, entre 1803 y 1805, y que albergaba dos grupos de 10 tiendas cada uno [14]. Ambas plazas ocupaban el espacio libre definido para ese fin en la segunda fundación de Buenos Aires en 1580. La preparación de los planos para remodelar la actual plaza de Mayo y la estimación del costo de expropiación de la recova fueron enco-

[13] Alvear nació en Montevideo en 1822 y murió en Buenos Aires en 1890. Era hijo del general Carlos María de Alvear. Fue dueño de importantes estancias en la campaña y uno de los primeros socios de la Sociedad Rural Argentina. Una breve pero detallada biografía de Torcuato de Alvear se encuentra en Pedro Fernández Lalanne, 1980. Sobre Torcuato de Alvear ver apéndice «Biografías».

[14] La recova fue propiedad de la familia de Nicolás Anchorena desde 1835.

mendados por Alvear a Buschiazzo en julio de 1882. Solucionados los permisos y trámites de expropiación, la demolición de la recova y el arreglo de la plaza se realizó en dos semanas, en mayo de 1884.

El segundo proyecto fue la apertura de una avenida —la avenida de Mayo— desde la plaza de Mayo hacia el oeste, hasta la plaza Lorea, cortando una hilera de manzanas densamente ocupadas entre las calles Rivadavia y Victoria. Alvear justificaba la apertura de la avenida basándose en las nuevas necesidades derivadas del crecimiento de la población de la ciudad. La ceremonia inaugural de los trabajos se realizó en mayo de 1888 con la presencia del presidente de la nación Juárez Celman y del nuevo intendente Antonio F. Crespo, quien había sucedido a Alvear el año anterior. La construcción de la avenida, detenida por los pleitos que ocasionaron las expropiaciones, comenzó recién en 1889.

La avenida de Mayo incorporó a la ciudad de Buenos Aires su primer *boulevard* y pronto se convirtió en un lugar de paseo y de intensa actividad comercial. Varios viajeros la comparaban con un *boulevard* de París [15], algo que sin duda enorgullecía a la elite porteña y habría enorgullecido a Alvear.

El ordenamiento urbano concebido por Alvear

Podríamos hablar de una modalidad dual en la gestión municipal de Torcuato de Alvear. Si bien, y según sus palabras [16], el «ornato» y la «higiene» presidieron su programa, estos objetivos no fueron aplicados ni buscados en la misma medida para todos los barrios de la ciudad. Si agrupamos los proyectos realizados en tres grupos —intervenciones edilicias, intervenciones urbanas y reglamentaciones del funcionamiento urbano—, podemos deducir la existencia de ciertos criterios urbanísticos donde los mismos ingredientes (ornato más higiene más orden) fueron aplicados con distinta intensidad en el distrito central, que era el centro representativo por excelencia, y en el resto de la ciudad, donde comenzaban a radicarse gran número de inmigrantes. En el distrito central, donde coexistían las viviendas de las familias más acaudaladas

[15] Huret, Jules, p. 45.
[16] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1881, p. 39.

con los conventillos, donde vivían los inmigrantes inicialmente, se aplicaban simultáneamente estas dos modalidades diferentes.

Para la «ciudad de clase alta» fueron prioritarias las necesidades de una ciudad moderna. Por lo tanto, el embellecimiento, tomado del modelo europeo, definió su transformación inspirando la demolición de la recova, la apertura de la avenida de Mayo, los parques y los monumentos. Este embellecimiento contenía criterios de ordenamiento de la circulación y de armonía edilicia que se manifestaron en la rectificación del trazado de las calles, en la reglamentación de alturas y en la regulación de ciertas actividades. La amenaza de las epidemias y el desarrollo de los conceptos higienistas volcó la acción municipal sobre la infraestructura: se construyeron redes de agua corriente y cloacas, se rellenaron los antiguos arroyos, se adoquinaron las calles y también se controló la limpieza y salubridad de los inquilinatos del barrio Sur próximos a la plaza de Mayo.

Para el resto de la ciudad el ornato no fue tomado principalmente en cuenta y se normaba solamente en función del orden y de la higiene. A su vez en los barrios, el tema de la higiene fue aplicado con menor rigor; en el plano de obras de saneamiento del ingeniero Bateman de 1883 [17], las redes proyectadas sólo llegaban a la calle Medrano en su cruce con la calle Corrientes; el adoquinado de las calles se concentró en el casco céntrico, mientras en los barrios sólo se adoquinaron las avenidas y algunas calles que las cortaban. El orden otorgado por el damero y las avenidas que llevaban a los barrios, estaba más asociado al control, a la circulación y a la especulación, que al ornato urbano.

Así como para la remodelación del distrito central parecía que operaba un claro concepto de «ciudad como obra de arte», para el resto de la ciudad se imponía el concepto de «ciudad como negocio». De todos modos, este concepto de «ciudad como obra de arte» aplicado al distrito central no dejaba de ser una fantasía, ya que también en el

[17] John La Trobe Bateman, plano «Mejoras de Buenos Aires. Obras de Saneamiento», ca. 1883, en Difrieri, Horacio, 1981, tomo II, p. 161. Más que demostrar lo ya realizado, evidencia intenciones. La construcción de las cloacas comenzada en 1873, se suspende y recién se reanuda en 1882. En 1889 hay 167 casas conectadas al sistema cloacal domiciliario; en 1890, 2.287; en 1891, 4.349; en 1892, 10.309; y en 1901, 26.219. Los barrios más alejados del centro habrían de esperar décadas para disponer de cloacas domiciliarias. Difrieri, Horacio, tomo II, p. 160.

centro el negocio especulativo y la puja de intereses comerciales impusieron su sello indeleble, que se manifestó en la ampulosidad de los grandes edificios y en la miseria de los conventillos.

En el marco dado por el ornato y la higiene, el municipio se preocupó de asegurar la posibilidad de circular. La apertura de nuevas calles, la rectificación de las antiguas y el adoquinado y empedrado del sector céntrico, se realizaron a un ritmo creciente, asegurando la adaptación del espacio físico. En cambio, el desarrollo de los medios de transporte fue conducido por iniciativa de capitales privados, nacionales y extranjeros —ingleses en particular—, que se volcaron al inmensamente rentable negocio de los ferrocarriles y de los tranvías. La municipalidad se remitía a otorgar los permisos de concesión de los tranvías y a reglamentar su funcionamiento. Es de destacar que, tanto en lo que hace a la ubicación del puerto como el desarrollo de la red ferroviaria, factores que tanto han incidido sobre el crrecimiento de la ciudad, como sostiene Scobie, la municipalidad no tuvo un espacio legal de decisión [18]. Cuando hubo que tomar decisiones sobre la construcción y ubicación del puerto, el Honorable Concejo Deliberante de la municipalidad se excusó, alegando la falta de fondos y su incapacidad técnica para llevar a cabo las obras [19]. Eso no impidió que, en la práctica, las autoridades municipales hayan influido sobre esas decisiones a través de su participación en los grupos de poder comerciales y financieros privados, especialmente en la puja entre los proyectos para el puerto presentados por el ingeniero Luis Huergo y por el señor Eduardo Madero. Ésta representó una descarnada lucha entre intereses comerciales que también se manifestaba en la elección del sitio que ocuparía el puerto respecto de la ciudad. Huergo proponía el sur y el Riachuelo, mientras que Madero proponía la ocupación de la zona ribereña más cercana al centro de la ciudad [20]. La propuesta de Madero,

[18] Scobie, James R., pp. 91-146.

[19] Municipalidad de Buenos Aires, *Actas del Honorable Consejo Deliberante*, 1881, pp. 125-29 (citado por Scobie, *ob. cit.*).

[20] Según la tesis de Scobie, tras el proyecto del ingeniero Huergo se alinearon comerciantes y ciudadanos del sur de plaza de Mayo (en especial de la Boca y Barracas), autoridades de la provincia de Buenos Aires, el diario *La Prensa* y, en general, los que entendían que la nación y la ciudad debían evolucionar gradualmente sobre la base de recursos y capacidades locales. A Madero lo apoyaba la mayoría de los funcionarios más importantes del gobierno nacional (Carlos Pellegrini, durante la administración de Julio

importante comerciante de la ciudad que contó con la asistencia técnica de la firma británica Hawkshaw, Son & Hayter, fue aceptada por el Congreso Nacional en 1882. La construcción se inició en 1887 y consistió en dos dársenas ubicadas en los extremos norte y sur del conjunto de cuatro muelles de gran tamaño que ocupaban el frente costero lindero a las secciones céntricas. Se inauguraron en 1889 y la obra se completó, con varios inconvenientes, nueve años más tarde [21].

Las decisiones que determinaron la evolución de los sistemas ferroviarios, cuyas concesiones dependían directamente del gobierno nacional, fueron tomadas por financieros, políticos e ingenieros. Recién en 1890-1900 se inició el control sobre la expansión ferroviaria; en 1891 el Congreso creó la Dirección General de Ferrocarriles, que constituyó el primer esfuerzo por imponer controles estatales sobre los deberes y derechos de las compañías y por regular el crecimiento del sistema ferroviario [22]. Si bien el municipio de Buenos Aires no tomaba estas decisiones rectoras, se beneficiaba a gran escala con los recursos nacionales que se volcaban sobre sus obras públicas. Tanto obras de salubridad como numerosos e importantes edificios públicos fueron financiados por la nación y proyectados en sus oficinas.

En 1869 existían muy pocos edificios destinados exclusivamente al uso de reparticiones nacionales, a comercios o a industrias. Sólo los destinados al culto, bancos, teatros, estaciones de ferrocarril, algunas construcciones industriales y depósitos tenían edificios que asociaban un proyecto con su uso. Para dar una idea del volumen de las construcciones realizadas o emprendidas citaremos, entre los edificios públicos, terminados o en construcción en 1887: el depósito para ampliar la provisión de agua de la ciudad, ubicado en la manzana limitada por las calles Córdoba, Paraguay, Riobamba y Ayacucho; el Departamento Central de Policía, ubicado en la manzana limitada por las calles Moreno, Zeballos, Belgrano y Lorea (prácticamente terminado en 1888) y la casa de Gobierno, cuya construcción estaba por iniciarse en 1888, en la esquina del edificio sobre la calle Victoria y paseo Colón [23]. Va-

A. Roca, presentó el proyecto en el Senado), los comerciantes y empresarios extranjeros residentes en la ciudad, casi todos los exportadores e importadores y comerciantes mayoristas, y los periódicos *La Nación, El Diario* y *La Tribuna*. Scobie, James, pp. 94-95.

[21] Para una historia del puerto Madero, véase la obra de Guillermo Madero, 1955.

[22] Scobie, James, pp. 119-135.

[23] Además, debe citarse el Banco de la Provincia de Buenos Aires; la Escuela Nor-

rios edificios fueron proyectados en esos años o fueron iniciadas las gestiones para su construcción, como el palacio de Justicia, el teatro municipal y el palacio para el Congreso [24]. La mayoría de los edificios mencionados continúan actualmente en uso con las funciones para las cuales fueron construidos.

Simultáneamente, se desarrollaron numerosas acciones municipales que por su envergadura merecen una detallada enumeración. Entre las intervenciones edilicias se cuentan las mejoras, terminaciones y ampliaciones en el asilo de huérfanos, el asilo de mendigos, el hospital San Roque (hoy Ramos Mejía), el hospicio de las Mercedes (hoy hospital José T. Borda) y en los cementerios de Chacarita, al oeste, y Recoleta, al norte; la construcción del hospital de Buenos Aires (nuevo hospital de hombres), de la casa de aislamiento (hoy hospital Muñiz), de lavaderos y baños públicos; de casas para obreros y de escuelas. Se trabajó también sobre los mataderos, el vivero municipal y el jardín zoológico.

Además de las intervenciones urbanas más importantes, que fueron la demolición de la recova de la plaza de Mayo y el comienzo de la avenida de Mayo, también se trabajó en la transformación y parquización de plazas y paseos como el paseo de la Recoleta, la plaza 6 de Junio —antes Hueco de Cabecitas y hoy Vicente López— la plaza 11 de Septiembre, la plaza Constitución, la plaza Lavalle, el paseo de Julio (la actual avenida Leandro N. Alem) y las plazas Lorea, Libertad, Independencia, Bolívar, General, Belgrano, Rodríguez Peña y San Martín. Varias calles y avenidas fueron forestadas, muchas adoquinadas y empedradas y otras, abiertas y rectificadas. Se proyectó el ensanche de

mal de Profesores (que ocupaba media manzana con frente a las calles Moreno, Caridad y 24 de Noviembre); la Escuela Superior de Medicina (ocupaba media manzana con frentes a las calles Córdoba, Viamonte y Andes, hoy J. E. Uriburu); el Rectorado de la Universidad de Buenos Aires, luego la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, actual Museo Etnográfico, ubicado en la calle Moreno entre Balcarce y Defensa y la Escuela Petronila Rodríguez, actual Ministerio de Educación y biblioteca en la esquina de Rodríguez Peña y Charcas (hoy Marcelo T. de Alvear) con un amplio frente sobre la primera.

[24] El gobierno nacional había adquirido un terreno de 16.900 metros cuadrados limitado por las calles Callao, Rodríguez Peña, Paraguay y Charcas, que luego fue destinado a una plaza y el Congreso fue instalado en la manzana que ocupa actualmente. También en estos años se encargó al arquitecto francés Norbert Maillart el edificio para Correos y Telégrafos cuya construcción fue autorizada por el Congreso en 1887, en una manzana ganada al río, cercana al centro.

algunas calles y avenidas, como el paseo de la Ribera (del que sólo fue ejecutado el terraplén) y un gran *boulevard* de circunvalación, que constituyó el antecedente de la actual avenida General Paz.

Entre los nuevos organismos creados para regular el funcionamiento urbano, se cuenta la Asistencia Pública, el Registro Civil, la Oficina Química Municipal, la Oficina de Estadística y Archivo, y la Biblioteca de Obras Públicas. Se promulgaron ordenanzas para la vacunación obligatoria, para reglamentar el descanso dominical, el funcionamiento de los espectáculos públicos y para definir el radio abastecido por los mercados municipales. Se reglamentó la altura de la edificación, la altura y dimensiones de los balcones salientes y de las ochavas y el sistema de evacuación de las aguas servidas.

Disposiciones especiales organizaban el barrido de calles, la numeración de las casas y la confección de planos topográficos. También fue dictado el reglamento que definía el área de competencia y el funcionamiento de la oficina de Obras Públicas municipal. Entre los proyectos de ordenanzas formulados y no sancionados figuraban, entre otros, la creación de la Oficina de Costumbres y Servicio Médico (que reglamentaba la prostitución) y un reglamento de construcciones.

Si bien no existía un plan orgánico de desarrollo, ni teoría urbana explícita, esta intensa actividad se ajustó a criterios urbanísticos europeos construyendo, desde el espacio legal municipal, la imagen urbana que plasmaba la ideología positivista y moderna de la generación del 80. Este sistema liberal no contemplaba la existencia de un organismo municipal que poseyera una fuerte capacidad de definir el desarrollo urbano, que quedaba manifiestamente librado a las tendencias del mercado. De todos modos, desde el municipio se manejaba discrecionalmente el poder ya que era posible favorecer o no ciertas tendencias; por ejemplo, la apertura de calles abría el negocio del loteo, la aprobación de concesiones de tranvías valorizaba los terrenos, y la asignación de las áreas que abastecían a los mercados de productos de consumo diario decidía las ganancias que podían obtener. Por lo tanto, dichas regulaciones constituían una manera indirecta de decidir sobre la dirección y el modo que iba adoptando la expansión edilicia de la ciudad.

Un proyecto visionario: el gran boulevard de circunvalación

En el mismo año de la federalización de Buenos Aires, Torcuato de Alvear presentó a las autoridades de la nación el proyecto de nuevos límites de la capital para recabar, si fuera necesario, de la Honorable Legislatura Provincial, la aceptación de la nueva área incorporada. Los objetivos del proyecto fueron tres: regularizar los límites del distrito federal; definir el espacio necesario para la construcción de un gran *boulevard* «que sirva de desahogo y paseo y que contribuya a la mejor higiene de la ciudad, hermoseando la Capital», y mejorar la recaudación de la renta inmobiliaria [25].

El trazado del plano que apoyaba el proyecto fue encomendado al ingeniero Pastor del Valle, entonces ingeniero director de la Oficina de Obras Públicas, pero es posible que haya sido confeccionado por el técnico de confianza y mano derecha de Alvear en la transformación del municipio, el arquitecto Juan A. Buschiazzo. En un principio el *boulevard* fue pensado con 50 metros de ancho y luego con 100 metros. Su trazado se acercaba al que en 1887 definió los límites del nuevo municipio y, por lo tanto, anticipaba el de la actual avenida General Paz que limita a la Capital Federal por el norte y por el oeste. El proyecto quedó detenido en las Cámaras Legislativas de la provincia y Alvear volvió a insistir en 1881 invocando la urgencia debida al constante incremento de la población y «en salvaguardia de la higiene». Planteaba en esa apelación una redistribución de los usos del suelo urbano, proponiendo el traslado del hospital de enfermos crónicos, el asilo de mendigos, el de alienados, el cementerio, el servicio y maestranza de basuras, los corrales del abasto y aun los cuarteles, a los parajes «aireados y salubres» del futuro *boulevard* de circunvalación [26]. El proyecto de reubicación de estos servicios en la periferia de la ciudad,

[25] En 1870 desde el diario *El Nacional*, Sarmiento retoma la idea, ya en boga, de la expropiación de las manzanas flanqueadas por las calles Victoria (hoy H. Yrigoyen) y Rivadavia, desde el cabildo hasta plaza Lorea, pero se desalienta «porque ese pensamiento es demasiado gigantesco para nuestras fuerzas y por consiguiente imposible de realizar, porque se necesitan muchos millones para ello y no hay empresa alguna en nuestro país que pudiera llevarlo a efecto; ni tampoco nuestra atrasada y pobre Municipalidad». *El Nacional*, 14 de marzo de 1870, citado por Beccar Varela, Adrián, p. 50.

[26] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1882, vol. I, pp. 70-74.

anticipaba un criterio que se cumplió inexorablemente —excepto el traslado de los hospitales Borda, Muñiz y Ramos Mejía y los cementerios—, a lo largo de las décadas siguientes y que continuó hasta años recientes, con el traslado del mercado de Abasto a las nuevas instalaciones del mercado Central al sudoeste de la actual área metropolitana de Buenos Aires.

Con esta reubicación, fundamentada en razones de higiene, Alvear liberaba al uso urbano —y especulativo— terrenos que en algunos casos tenían una excelente ubicación. Propuso entonces al municipio solventar las nuevas construcciones necesarias con la venta de los terrenos y los edificios que ocupaban dichas dependencias. Señalaba, además, el despilfarro que constituía el mejorar y terminar las instalaciones asistenciales y de servicios existentes, ya que necesariamente deberían ser trasladadas a la ancha vía «que sirva de válvula respiratoria, y por donde tengan fácil salida los aires infestados de establecimientos tales como los he designado» [27].

Debemos señalar que en el acto de trazar el límite de la ciudad hay un acto de posesión del fenómeno urbano, aunque no sea más que por la percepción de su unidad territorial. Reubicando los servicios y establecimientos asistenciales en la periferia, Alvear contribuía a la higiene y al embellecimiento de la ciudad al quitar del medio estos tristes edificios, pero también implicaba una comprensión del funcionamiento de la ciudad y de su creciente complejidad.

La Oficina de Obras Públicas se embarcó en la preparación de un gran plano del *boulevard* con los edificios que sobre él deberían situarse, que fue presentado en la Exposición Continental llevada a cabo en 1882 en la plaza 11 de Septiembre. Alvear también se ocupaba de hacer conocer sus proyectos y obras.

Modernización del aparato administrativo

La modernización encarada por la gestión Alvear no sólo transformó físicamente a la ciudad, sino que también mejoró, siguiendo el modelo europeo, la administración municipal. Enmarcado en las fun-

[27] *Idem*, p. 72.

ciones que el pensamiento liberal definía para los organismos de gobierno, y dentro de la concepción higienista vigente, el municipio asumió el poder de control, reglamentación y vigilancia de la vida urbana, aumentando, complejizando y fundamentalmente profesionalizando su dotación de personal. La racionalidad aplicada al registro y la medición de todos los acontecimientos que caían bajo su órbita, se tradujo en la producción de un gran número de documentos basados en una notación minuciosa y analítica. Para centralizar las evaluaciones censales se creó la Oficina Estadística, cuyo objeto era «hacerlo conocer (al municipio) bajo sus fases más importantes de demografía, climatología, economía social, etc.» [28].

El registro de los nacimientos, casamientos y defunciones fue secularizado con la creación del Registro Civil en 1884, cumpliendo las disposiciones del Código Civil vigente y contando con el asesoramiento del doctor Guillermo Rawson, que había estudiado en Europa por encargo de Alvear, tanto cuestiones de higiene como de administración comunal [29].

En el ámbito específico específico de la salud, con el asesoramiento del doctor José María Ramos Mejía y «cuando era aún una novedad en París» [30] fue creada en 1883 la Asistencia Pública, que centralizaba la asistencia y acción del municipio sobre las enfermedades de los pobres. En espacios de reclusión, se separó de la vida urbana a los enfermos, ancianos e indigentes. Ya no bastaba la internación en ámbitos especiales como el Lazareto, el asilo de huérfanos, el asilo de mendigos, el hospicio de las Mercedes y los hospitales, cuyo traslado a la periferia de la ciudad fue propuesto por Alvear. No sólo se trataba de aislar la enfermedad, el contagio, la miseria y la vejez desvalida, sino de llevarla lo más lejos posible del ambiente utópicamente sano y saludable de la ciudad.

[28] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1888, vol. I, p. 553.

[29] Según los informes de Rawson a Alvear, Beccar Varela, Adrián, p. 452. Rawson, prestigioso médico higienista 'argentino, fue uno de los más valiosos colaboradores de Alvear en el campo social. Rawson conocía los principios del movimiento sanitarista impulsado en Europa a partir de las leyes de salud pública sancionadas en Inglaterra en 1848 y 1875 y de las leyes de 1868 y 1875 sobre erradicación de conventillos. La ley de Salud Pública de 1875 fue la base de muchos códigos urbanos sancionados en Europa durante la década de 1880. Sobre Rawson ver apéndice «Biografías».

[30] Beccar Varela, Adrián, p. 452.

La Oficina Química municipal se ocupaba de preservar la calidad de la alimentación que consumía la población sana, la trabajadora. Fue creada por ordenanza del 14 de septiembre de 1883 [31]. Para definir sus alcances y funcionamiento, Alvear encargó al doctor don Pedro N. Arata, con ocasión de un viaje que éste emprendiera a Europa, el estudio de la Oficina Química de París. El objetivo de esta nueva repartición era conciliar las exigencias de la salud pública con los grandes intereses del «comercio honorable». A través de sus peritos inspectores y, a veces, por peticiones del público (que según Arata eran pocas y manifestaban la despreocupación e ignorancia generalizada sobre el tema), la oficina se encargaba de analizar la leche, el pan, la harina, el aceite, el agua, los licores y jarabes, el azúcar, la carne, las conservas, confituras, vinos y medicamentos. Con los vinos eran especialmente estrictos por la frecuencia de la falsificación. Las inspecciones en licorerías y confiterías inclinaron a muchos fabricantes a analizar los alcoholes y colorantes que utilizaban. La inspección en fiderías, molinos y depósitos de harina se hacía sólo en caso de sospecha (pública o privada) de mala calidad [32].

El desarrollo de la Oficina de Obras Públicas marca el tono de la respuesta municipal al ritmo creciente de expansión y complicación de la ciudad. La oficina creció, incorporando «personal científico», y racionalizó y reguló su funcionamiento. Pasó de 17 personas en 1883, ingenieros y arquitectos, entre ellos el ingeniero jefe, a 35 personas en 1884, incluidos siete ingenieros y arquitectos; el incremento mayor fue absorbido por los inspectores [33].

Desde el comienzo de la gestión, en 1880, se insistía ante el Honorable Concejo Deliberante sobre la necesidad de un reglamento de construcciones que unificase el control urbano, disperso hasta entonces en fragmentarias ordenanzas. Buschiazzo, ya en funciones de ingeniero

[31] Fue reglamentada por el decreto del 7 de noviembre de 1883, que con pequeñas modificaciones seguía vigente en 1926. *Idem*, p. 459.

[32] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1886, vol. I, pp. 215-225.

[33] Desde el municipio se insistía sobre la necesidad de incrementar aún más el número de empleados «...para llenar debidamente las exigencias de una buena organización», un arquitecto para reforzar a los dos encargados de las obras nuevas, un ingeniero para vías públicas y un contador para «llevar orden y método a la contabilidad de la repartición», Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1885, vol. I, pp. 234 a 236.

director de la Oficina de Obras Públicas presentó, en 1884, un proyecto de «Reglamentación de las Construcciones para la Ciudad de Buenos Aires»[34] que fue aprobado por el Concejo Deliberante el 17 de junio de 1887 y puesto en vigencia por el intendente Francisco Bollini. Para este reglamento, Buschiazzo recibió la colaboración de la Sociedad Científica Argentina, la cual había nombrado en 1878 una comisión para proyectar y redactar un reglamento de construcciones «aunque sin resultado práctico». Tomó como base las ordenanzas existentes y, obviamente, las experiencias en este campo de los países europeos[35].

Una eficaz administración y control de la ciudad requería un mapa físico exacto, por lo tanto, una de las primeras tareas encaradas por la gestión de Alvear fue la confección de un plano topográfico, por considerar inexactos y poco fiables los existentes. Hizo levantar un plano general del municipio a través de la Oficina de Catastro Nacional (al que subvencionó el sueldo de los empleados agregados al efecto), destinado al «trazado general y definitivo de todas las calles de la ciudad» que sería elevado al Concejo Deliberante para su aprobación[36].

El municipio tampoco descuidó la memoria de la ciudad; para salvar del deterioro los libros de actas del antiguo cabildo de Buenos Aires ordenó hacer copia de ellos, continuando una operación ya comenzada en 1873. Organizó también el Archivo y Biblioteca de Obras Públicas haciendo clasificar y ordenar los documentos y planos más antiguos; incrementó la Biblioteca Municipal e hizo un inventario de las propiedades del municipio[37].

Crecimiento urbano y volumen de edificaciones privadas

El acelerado crecimiento que tuvo la ciudad en la década de 1880, se reflejó en el rápido incremento de los permisos solicitados a la municipalidad para construcciones particulares. Buzchiazzo, en su informe del año 1884 al intendente, se complacía en calcular la cantidad de manzanas construidas en función de los metros lineales de permisos

[34] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1885, vol. I, p. 146.
[35] Córdova, Alberto, pp. 35-37.
[36] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1885, vol. I, p. 172.
[37] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1885, vol. I, pp. 236-237.

concedidos [38]. En 1884 estimaba que fueron construidas 116 cuadras lineales de edificios de un solo piso (sin tener en cuenta las construcciones en el interior de los terrenos que estaban en ese entonces fuera de la incumbencia de la municipalidad). Una extensión de 176 cuadras lineales correspondía a los cercos. Calculaba así haber cubierto 29 manzanas edificadas en sus cuatro frentes [39]. «Este inmenso número de construcciones, que casi no se percibe por la gran extensión de nuestra ciudad, corresponde (...) a una pequeña ciudad levantada en un año» [40]. En el año 1885, según sus cálculos, se habrían construido 31 manzanas de edificación y se habrían cercado 19, y en 1886, se habrían edificado 44 manzanas y cercado 27. La suma de 71 manzanas encerradas entre edificios y cercos le hace ya hablar «de una verdadera ciudad nueva» construida en el año 1886 [41].

Si tomamos el total de metros lineales construidos entre 1881 y 1886, obtendremos 149 manzanas cubiertas con edificios, más 107 cercadas, con un total de 256 manzanas construidas o cercadas. Estos valores no tienen en cuenta la densidad por sectores, pero vistos en conjunto muestran la construcción de un compacto volumen de 12 por 21 manzanas de edificios privados construidos en sólo seis años. No incluyen la gran cantidad de edificios públicos o asistenciales que no pagaban estos derechos de alineación, como escuelas, hospitales, edificios municipales y cuarteles. También se excluyen de estas 256 manzanas los edificios que no pagaban estos derechos por haber cedido el propietario una superficie del terreno para ajustarse a la apertura, ensanche o rectificación de la calle. Si se tiene en cuenta la gran cantidad de aperturas, ensanches y rectificaciones de calles ejecutadas durante la intendencia de Alvear, el volumen construido o cercado se incrementa sensiblemente. Estas 256 manzanas constituyen un 41 por ciento de las 616 manzanas más densamente edificadas en 1887 [42]. En este período también se observa la paulatina densificación de la ciudad debido al incremento de las construcciones de un piso alto y de dos pisos altos.

[38] *Idem*, pp. 144-146.
[39] Calcula cada manzana en 150 varas: 130 metros lineales por lado.
[40] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1885, vol. I, p. 145.
[41] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1887, p. 281.
[42] En el plano de Saint-Yves, 1887, se distinguen 22 por 28 manzanas más densamente edificadas.

Infraestructura y servicios

Durante la década de 1870 y, especialmente, durante las décadas siguientes, fueron introducidos en la ciudad importantes servicios tales como el agua potable, desagües, tranvías y trenes suburbanos, teléfonos y el telégrafo, escuelas técnicas y nuevas facultades en la Universidad de Buenos Aires. La enseñanza primaria y los servicios asistenciales tuvieron amplia difusión.

A finales de 1880 Buenos Aires estaba unida por ferrocarriles con las ciudades de La Plata, Mendoza, San Luis, San Juan, Rosario, Santa Fe, Córdoba y Santiago del Estero y poco después con La Rioja, Salta y Jujuy [43].

La ciudad y puerto fluvial de Rosario cuyo crecimiento demográfico hasta la primera Guerra Mundial fue espectacular, se convirtió en el primer nudo de transportes del interior. Gran parte de esas obras fueron el resultado de inversiones directas o de préstamos ingleses y, en menor grado, franceses. Las inversiones de capitales ingleses en la Argentina pasaron de 20.338.709 libras esterlinas a finales de 1880 a 156.978.788 a finales de 1890 (cuadro número 4). En ese lapso disminuyeron porcentualmente las inversiones en bonos públicos (del 52,2 por ciento al 45,9 por ciento del total de inversiones en la Argentina); en cambio aumentaron las inversiones en empresas públicas, particularmente en ferrocarriles y otras. En la ciudad de Buenos Aires, invirtieron en las compañías de alumbrado de gas de Buenos Aires (1875), Belgrano (1878) y Barracas (1888) y en las compañías de tranvías de Buenos Aires (en varias oportunidades) y de Belgrano (1898) [44]. En 1863 el banco de Londres, Buenos Aires y el Río de la Plata, formado en Londres el año anterior, abrió una oficina en Buenos Aires [45]. Además, en la Argentina operaban en tierras, a finales de 1890, 11 empresas de capitales inglesas.

[43] Entre 1880 y 1890 la red ferroviaria argentina se amplió de 2.516 a 9.397 kilómetros, la mayoría construida con inversiones de capital británico. Ortiz, Ricardo M., 1955, pp. 243-309.

[44] Otras inversiones urbanas en el país fueron, entre otras, la de la compañía de alumbrado de gas de Bahía Blanca (1907), la de tranvías de Córdoba (1896) y un frigorífico en Campana (1883).

[45] Joslin, David, pp. 28-59.

Alumbrado

Dos compañías prestaban el servicio de alumbrado público en 1887. La Compañía Nueva de Gas de Buenos Aires servía al antiguo municipio y la Compañía de Gas de Belgrano servía a Belgrano, 3 de Febrero y Flores, y en muy pequeña medida al antiguo municipio. En ese municipio se encendían más de 4.000 faroles de kerosene y 5.770 faroles de gas en la nueva capital. Dos compañías se encargaban del servicio de alumbrado particular. Se habían presentado varias propuestas para alumbrar Buenos Aires con luz eléctrica y en 1888 el gobierno de la nación estaba ensayando la iluminación eléctrica en el parque 3 de Febrero y en el paseo de la Recoleta.

Tranvías

Los primeros tranvías fueron incorporados en 1870 y tres años después operaban en la ciudad seis empresas distintas que transportaban a más de 12.000.000 de pasajeros anuales hasta la Boca, Barracas, Palermo, Almagro, Parque de los Patricios, Flores y Belgrano. En ese año, la red de vías tenía 122,3 kilómetros de longitud y se había adelantado a las necesidades reales de la población, ya que atravesaba áreas casi deshabitadas, especialmente en los trayectos a la Chacarita y Puente Alsina.

Durante la década de 1880 la expansión de la red de tranvías fue constante, alcanzando 176,3 kilómetros en 1888. El número de pasajeros transportados por año registró un aumento sorprendente: 13.617 en 1880, en una ciudad con 270.000 habitantes (50 viajes anuales por pasajero o uno cada 7,3 días), y 36.277.659 en 1887, en una ciudad con 433.000 habitantes (83 viajes anuales por pasajero o uno cada 4,4 días). El tranvía se había convertido en el medio que permitía evitar una excesiva concentración de la población al facilitar, con una eficacia que ningún otro medio masivo de transporte tuvo antes, el desplazamiento de 100.000 personas todos los días de la semana, o sea, uno de cada cuatro habitantes.

La población de Buenos Aires utilizaba otros medios de transporte. Circulaban más de 1.500 carruajes particulares de primera y segunda clase y 333 carruajes de alquiler en cocherías, sin contar los *tilbury*

de dos y cuatro ruedas, los carruajes de cochería con cochero y otros de menor tamaño, utilizados por las clases adineradas para movilizarse y pasear.

La empresa Ómnibus de la Capital utilizaba las vías de las empresas de tranvías. Este sistema de transporte, basado en la adaptación de carruajes especiales a las vías y tan de moda desde años antes en París y otras capitales europeas, no llegó a difundirse en Buenos Aires del mismo modo.

Escuelas

A comienzos de la década de 1880 el municipio de Buenos Aires no tenía edificios apropiados para ser utilizados como escuelas, las que funcionaban en casas privadas que eran alquiladas con ese fin. Eran locales que no servían para aulas por su inadecuado diseño y su pobre iluminación y ventilación. Durante las décadas anteriores, Buenos Aires había recibido una importante inmigración exterior y un considerable número de emigrantes del interior. Entre los recién llegados y entre los antiguos residentes había un importante porcentaje de analfabetos, especialmente entre los de origen italiano, español y, en menor grado, francés.

Cuando fue levantado el censo municipal de 1887, de cada 10 italianos y uno de cada cinco españoles mayores de ocho años de edad no sabían leer ni escribir. Igualmente elevado era el procentaje de analfabetismo entre los inmigrantes de otras nacionalidades menos representadas en el número total de inmigrantes, como eran los uruguayos, portugueses y brasileños, y entre la población argentina.

A partir de 1881 el Consejo Nacional de Educación inició la construcción de escuelas en todo el país y en 1888, 20.720 alumnos recibían educación en los nuevos edificios de la Capital Federal únicamente. Para financiar ese plan nacional de edificios escolares, que incluía en la Capital Federal una escuela Normal de mujeres y otra de varones, el gobierno utilizó el 20 por ciento de la venta de tierras nacionales hasta un máximo de 200.000 pesos, el 20 por ciento de la venta de tierras nacionales hasta un máximo de 200.000 pesos, el 40 por ciento de la contribución directa de la capital, territorios y colonias nacionales, el 5 por ciento de toda sucesión entre colaterales que

no fuesen hermanos, etc. [46]. La municipalidad contribuyó con los terrenos de su propiedad que fueron considerados adecuados y disponía del 15 por ciento de sus entradas para solventar los gastos de funcionamiento escolar, que «depositaba diariamente en el Banco Nación a disposición del Consejo Escolar» [47].

Casas de inquilinato y casas para obreros [48]

Según Torcuato de Alvear:

> una de las causas que mayormente pueden dificultar la higiene pública, es la agrupación de moradores en casas con habitaciones estrechas, húmedas, con malos pisos, donde la circulación del aire se hace difícil y la luz escasa. Esas casas, que dicho sea de paso, no son todas, y que consultan únicamente el deseo de lucro en los constructores, han sido objeto de una atención constante por la Corporación (municipalidad), y perseguidos sus dueños obstinadamente, hasta que fueran puestas en condiciones habitables [49].

En el discurso de Alvear, las casas de inquilinato constituían inequívocamente un problema higiénico; no las reconocía como un problema social ni moral. Sin embargo, a partir de 1880 comenzaron a percibirse los malestares sociales, con la formación de asociaciones de trabajadores y las protestas de algunos sectores populares para mejorar las condiciones de trabajo; se realizaron huelgas y se introdujo, lentamente, la «cuestión social» en la problemática de los sectores dominantes [50]. La falta de higiene se asociaba también a la especulación. Se trataba de contenerla regulando sus efectos y no sus causas, tratando de encauzar sus excesos. Mal podrían haber regulado sus causas, ya que la especulación de tierras y construcciones aceleró el creci-

[46] *Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, 1887*, tomo I, cap. XII, pp. 202-206.

[47] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1885, *ob. cit.*, vol. I, pp. 111-112.

[48] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1883, vol. I, p. 221. Así se titula el cap. XXV dedicado al tema.

[49] *Idem*, p. 221.

[50] Gutiérrez, Leandro, pp. 67-83.

miento físico de la ciudad, tanto en extensión como, en ciertos distritos, en altura. En este proceso, los propios sectores dirigentes obtuvieron considerables ganancias.

La municipalidad regulaba los excesos y desalojaba las casas deshabitadas a través de un mecanismo inaugurado al final de la epidemia de fiebre amarilla [51]. Quedaba definido un corto procedimiento en el cual tomaba parte una comisión de tres «vecinos respetables de la ciudad», a través del cual se procedía a desalojar por completo las casas de inquilinato, una vez comprobada la necesidad de la medida. Con este dispositivo, y una celosa vigilancia, se creía poder contener y controlar la higiene en los conventillos para mantener sana a la población trabajadora.

La municipalidad se felicitaba en 1882 por el buen ejercicio de la vigilancia:

> Esta actitud permanente ha producido beneficios; hoy no existen en el Municipio los focos de infección que tanto han preocupado a las Corporaciones anteriores, porque las medidas enérgicas sólo justificadas por las exigencias de la salud pública, ponen bien pronto remedio a este mal que amenazaba perpetuarse [52].

Según las autoridades los resultados fueron positivos y claros; según ellos se habían erradicado los focos de infección. Sin embargo, la realidad de hacinamiento y miseria no hacía más que comenzar [53]. Esta dura situación empujó a las autoridades a proponer, inspirándose en la actuación de los países europeos, un modelo de casa de obreros que cumpliese con las normas de higiene. El tema de la moral planteado en el modelo inglés «cuyos legisladores se preocupan por una cuestión tan grave desde el punto de vista de la higiene y la moral», se deslizaba fuera del discurso cuando se referían a las soluciones locales [54]. La mu-

[51] Ordenanza del 14 de junio de 1871, Reglamento del 16 de junio y Ordenanza del 17 de diciembre de 1870, que perfeccionaba la anterior. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1883, vol. I, p. 222.

[52] *Idem.*

[53] En 1880, había 55.337 habitantes en conventillos, esta cifra se triplica en 1907: 150.000; mientras que el número de conventillos pasa de 1.800 en 1880 a 2.500 en 1907. Scobie, James, p. 342.

[54] Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1883, vol. I, p. 224.

nicipalidad decidió construir ella misma cuatro de esas casas para obreros para demostrar la viabilidad de las soluciones propuestas y su rentabilidad comercial [55]. A pesar de los cálculos realizados y de las exenciones impositivas anunciadas para aquellos propietarios que cumpliesen las propuestas del modelo, parece que el incentivo no fue suficiente, o que los particulares no pagaban demasiados impuestos. Después de un trámite lento que contrastaba con la rapidez de las decisiones de Alvear para llevar a cabo sus intervenciones urbanas, se eligió la manzana limitada por las calles Centro América (actual avenida Pueyrredón), Larrea, Chavango (Las Heras) y Melo [56]. En 1886 se licitaron 18 casas y la de la administración y sólo se construyeron, al final, cuatro pares de casas [57].

[55] Se describen otras propuestas y experiencias en vivienda obrera en Buenos Aires hasta la década del 80 en Radavanovic, Elisa y Alicia Busso, pp. 169-185.

[56] Cuando se licita en 1886, la manzana se reduce a Azuénaga, Larrea, Las Heras y Melo, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1885, pp. 57-58.

[57] Viñuales, Graciela, pp. 161-179.

Capítulo VI

BUENOS AIRES EN EL CENTENARIO DE LA REVOLUCIÓN DE MAYO

De la «Gran Aldea» al «París de América del Sur»

A principios del siglo xx Buenos Aires crecía rápidamente y se afirmaba como la ciudad más importante del país. Era consecuencia directa de la consolidación del modelo agroexportador adoptado durante las últimas décadas del siglo xix en la Argentina. Las exportaciones de granos y carnes producidas en la cada vez más intensamente explotada Pampa Húmeda, cuya superficie se extendía a medida que avanzaba el ferrocarril, y el desarrollo del comercio exterior, se canalizaban a través de las ampliadas aunque siempre poco eficientes, instalaciones del puerto de Buenos Aires. Todas las actividades comerciales y financieras relacionadas con la exportación y la importación se incrementaron y adquirieron una importancia económica, social y política decisiva. Durante esos años llegaron cuantiosas inversiones británicas y, en menor magnitud, francesas y alemanas, y luego norteamericanas. Éstas se destinaron en su mayoría a la financiación de obras públicas en la ciudad de Buenos Aires, como la construcción de los servicios urbanos de aguas corrientes, gas, luz y tranvías, el puerto y los ferrocarrilles. Entre 1890 y 1916 dos tercios del total de las inversiones extranjeras radicadas en el país eran inglesas. Los mayores dividendos de los capitales británicos en 1913 eran obtenidos por las compañías de tierras e hipotecas, los bancos y las compañías de seguros y los frigoríficos [1].

[1] Hardoy, Jorge Enrique y María Elena Langdon, 1978 (a), p. 25; y Gallo, Ezequiel y Roberto Cortés Conde, pp. 138-139.

Precedidos por los agudos conflictos sociales que caracterizaron la década de 1910, también se produjeron en este período cambios de orden político. En 1912 el presidente Roque Sáenz Peña presentaba al Congreso de la Nación la ley de sufragio universal que daba fin a la democracia restrictiva de la denominada República Conservadora, permitiendo la emergencia de nuevos sectores sociales cuyos representantes asumieron el gobierno nacional en 1916.

Durante las dos últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX la población de la ciudad de Buenos Aires creció aceleradamente con la incorporación de grandes contingentes de inmigrantes europeos y la ciudad se expandió físicamente a un ritmo desconocido hasta entonces. En esos años se consolidó, densificó y equipó el antiguo distrito central adquiriendo buena parte de la imagen que hoy lo caracteriza, y se formaron y poblaron los barrios de la ciudad, que se constituyeron en importantes ámbitos sociales durante las décadas posteriores.

A lo largo de este período, la imagen urbana de Buenos Aires se transformó radicalmente. La antigua «Gran Aldea» de mediados del siglo XIX perdió sus rasgos coloniales con la incorporación de nuevos edificios gubernamentales y privados, que seguían los modelos estilísticos europeos. La mayor parte de las nuevas construcciones fue de inspiración italiana, luego francesa y más adelante ecléctica, dejando atrás los estilos coloniales y neoclásicos de principios de siglo XIX [2]. Después de 1900, viviendas y comercios varios incorporaron los modernismos del fin de siglo europeo y, más tarde, comenzaron a ser utilizados los estilos neocoloniales que reinterpretaban la tradición colonial americana. En las primeras décadas del siglo XX se utilizaron simultáneamente todos estos estilos, con diversas selecciones según los temas y los barrios de la ciudad, pero con cierto predominio del eclecticismo.

Si bien las mayores transformaciones físicas de la ciudad se registraron en los tipos, estilos, perfiles y alturas de los edificios, también se produjeron algunas transformaciones en el trazado urbano, que no llegaron a alterar su estructura básica. El trazado colonial de calles es-

[2] El término eclecticismo —que en arquitectura se califica generalmente como «historicista»— es bastante amplio. Sin embargo, la bibliografía especializada acuerda denominar de esta forma a cierta corriente arquitectónica de extracción académica desarrollada fundamentalmente en Francia en el siglo XIX. Se basa en la combinación de formas y estilos de las arquitecturas «históricas» según ciertas reglas de composición.

trechas, que caracterizaba el casco antiguo de la ciudad, fue abierto en algunos distritos: la avenida de Mayo, que terminó de construirse poco después del centenario y el comienzo de la apertura de las avenidas diagonales convergiendo hacia la plaza de Mayo, modificaron el distrito central; el ensanche de la avenida Alvear (hoy avenida del Libertador General San Martín) cambió la fisonomía del borde este de la ciudad, y el paulatino ensanche de las avenidas dispuestas por Rivadavia casi un siglo antes, fue transformando el centro y definiendo los nuevos barrios que se extendían hacia el oeste.

Las antiguas calles angostas del centro parecían más estrechas aún por la mayor altura de los nuevos edificios, por la congestión de peatones, carruajes y coches de alquiler, y por los numerosos tranvías que circulaban constantemente. Pero las calles ganaron en limpieza, en desagües, en pavimentos y en iluminación, con el tendido de las redes sanitarias y de iluminación en el centro y sus adyacencias. Los nuevos barrios repitieron de modo general el antiguo trazado en damero, con ligeros giros en su dirección —motivados muchas veces por el trazado de un viejo camino que se dirigía a través de los suburbios al interior del país— y con mayor número de avenidas. En contraste con el distrito central, las calles de los barrios eran más anchas y de perfiles más bajos, compuestas por una edificación de una o dos plantas realizada principalmente por constructores y albañiles recién llegados al país. Ellos fueron quienes levantaron las innumerables casas sobre lotes propios, que adquirieron en cuotas los obreros y empleados más acomodados, y dieron forma a los barrios porteños.

Hubo escasos controles municipales sobre la expansión y construcción urbana. Las reglamentaciones de la edificación que regían para toda la ciudad estaban fundamentalmente dirigidas a regular las construcciones en el centro fijando las alturas máximas. Pero las sucesivas ampliaciones de esas alturas permitieron un volumen edificable cada vez mayor. No hubo otras regulaciones para la expansión urbana. Fue el funcionamiento del mercado inmobiliario, que se convirtió en uno de los mejores negocios de la época, el que determinó las tendencias y las formas de la expansión urbana de este período. A pesar de haber sido requeridos y formulados varios proyectos de planes urbanos, ninguno llegó a aprobarse hasta 1925.

Los mayores esfuerzos de la municipalidad, es decir, los proyectos de remodelación urbana y las inversiones en obras públicas, se volca-

ron preferentemente sobre el distrito central y los distritos adyacentes ubicados al norte y al oeste. Las peticiones de los vecinos de los nuevos barrios, de redes de agua, cloacas, pavimentos e iluminación, se atendieron muy lentamente. Las zonas central y norte de la ciudad fueron las primeras y mejor servidas en desmedro de la zona sur y sudoeste. Estas decisiones eran tomadas por el municipio que estaba controlado por los grupos dirigentes asociados a los intereses de los sectores agropecuarios, terratenientes, exportadores y comerciantes, que disponían de los destinos del país entero. La ciudad de Buenos Aires, en rigor, nunca se gobernó a sí misma. El intendente, desde el comienzo de la vida municipal en 1856, siempre fue nombrado por autoridades de nivel superior. Hasta 1880 era designado por las autoridades provinciales y desde esa fecha hasta hoy por el presidente de la nación[3]. En cambio, los intendentes de los diversos municipios que más adelante conformaron el area metropolitana, eran elegidos por la población, juntamente con los miembros de los respectivos Concejos Deliberantes. Este sistema se ha mantenido hasta la actualidad, con excepción de los períodos de interrupción militar de la vida cívica.

En la década de 1900, el crecimiento urbano superó hacia el sur los límites de la Capital Federal y comenzó el proceso de metropolización. Algunos pueblos cercanos a la capital, como Avellaneda en el sur, se conurbaron, y otros crecieron rápidamente, como La Matanza y San Martín. La expansión urbana estuvo relacionada con el desarrollo de industrias orientadas a la exportación, como los frigoríficos y los molinos harineros, y de otras orientadas al consumo, algunas de características artesanales como fosforerías, jabonerías, herrerías e imprentas.

[3] Hasta 1880, con excepción de algunos intervalos en los cuales las autoridades municipales estuvieron bajo la jurisdicción del gobierno nacional, o gozaron de relativa autonomía, en líneas generales, el gobierno provincial mantuvo el control sobre la ciudad. Desde que pasó a depender del gobierno nacional hasta 1917 —cinco años más tarde de la promulgación de la ley Sáenz Peña de sufragio universal (1912)—, su órgano deliberativo, el Consejo Deliberante, fue elegido por un reducido grupo de vecinos calificados. En esa fecha se levantaron las restricciones y el Consejo se convirtió, por pocos años, de 1918 a la revolución de 1930, en el parlamento local, elegido por sufragio universal. En 1890 habían participado 4.034 electores en la elección de Consejo Deliberante, sobre 5.754 electores inscritos y una población urbana de cerca de 500.000 personas. Luego de que el radicalismo reformó el sistema electivo municipal en 1917, en la elección de 1918 los electores fueron 221.000, sobre un total de cerca de 1.576.000 habitantes censados en 1914. Bourdé, Guy, p. 76.

Sin embargo, la base industrial no fue la que determinó el gran crecimiento metropolitano. Éste fue producido por el enorme desarrollo del comercio exterior y los servicios, y por el impulso de las enormes ganancias que producía la especulación inmobiliaria.

La ciudad no presentaba marcadas segregaciones espaciales. Era una ciudad de mezclas étnicas donde no había enclaves notables, salvo el de los italianos de la Boca y los judíos de Balvanera. Tampoco existían todavía, como en todas las ciudades construidas rápidamente, distritos bien definidos de acuerdo con los ingresos de la población. Por ejemplo, en el Socorro y el Pilar, ubicados en la zona de mayor valor inmobiliario de la ciudad, coexistían los nuevos palacios y casonas de la burguesía con numerosos conventillos y casas modestas [4]. Buenos Aires era en esos años una ciudad de gran movilidad social. La formación de una extensa capa media se manifestaba en el acceso a la propiedad de la casa unifamiliar.

El cosmopolitismo se convirtió en uno de los rasgos más notables del Buenos Aires del centenario. El peso demográfico de la masa inmigrante y la europeización de la vida y la cultura de los grupos dirigentes provocó la emergencia, en algunos círculos culturales y artísticos, de un discurso nacionalista que intentaba reapropiarse de los viejos patrones tradicionales e imponerlos como modelos de homogeneización. Impregnando los planes de educación pública, cuya aplicación durante décadas había reducido drásticamente el analfabetismo y apoyados en la sanción del servicio militar obligatorio, los grupos dirigentes y sus intelectuales intentaban asimilar y «argentinizar» una heterogénea población compuesta por gente de habla castellana y extranjera en partes iguales. Estos grupos dirigentes se encontraron de pronto con que la inmigración no era para ellos un factor de progreso, como lo había sido para los hombres de la Generación del 80, sino portadora de una nueva barbarie. Se desarrolló entonces una opinión ambigua sobre la inmigración. Según José Luis Romero, el signo más visible de

[4] Francis Korn refuta la hipótesis de Óscar Yujnovsky sobre la «segregación ecológica» que este autor encuentra en Buenos Aires, reflejando la estructura de clases sociales. Cuestiona el argumento demostrando que los propietarios de la ciudad no formaban una clase social. Sostiene que si la segregación existió realmente, no se reflejó entre los propietarios de inmuebles en las zonas más caras de la ciudad. Ver Korn, Francis y Lidia de la Torre, pp. 251-253; y Yujnovsky, Óscar (a), 1974.

esta contradicción fue la aparición de un sentimiento xenófobo por el cual el criollo menospreció al inmigrante y subestimó sus formas de vida. De este modo, el «criollo» despreciado por bárbaro en el siglo XIX, adquirió un valor positivo en oposición al «gringo» y al inmigrante, y tomó un sentido popular [5].

Hubo un rápido pero aparente cambio de costumbres. Un recorrido por el centro de la ciudad daba la impresión de «un pueblo europeo bien vestido y bien alimentado» [6]. Sin embargo persistían, por debajo de esas nuevas apariencias, los viejos moldes hispanos que sólo un viajero que estuviese meses en Buenos Aires conseguía distinguir. Personajes y viajeros célebres acudieron a Buenos Aires con motivo de las fiestas del centenario y muchos escribieron sobre la ciudad. Sus libros fueron editados en Londres, París, Nueva York, Río de Janeiro, Madrid, Barcelona y Hannover [7].

Población e inmigración

La capital y el primer crecimiento del área metropolitana

Continuando la tendencia histórica manifestada desde el primer cuarto del siglo XIX, la ciudad de Buenos Aires fue, entre 1895 y 1914, fechas del segundo y tercer censo nacional, la aglomeración más grande del país y la que más rápidamente creció. La proporción de su población sobre la total del país, aumentó entre esos dos censos del 20 por ciento a 27 por ciento y su participación en la población urbana total del país se mantuvo alta, entre el 48 por ciento y el 47 por ciento respectivamente (ver cuadros números 5, 6, 7 y 8). Concentrando cerca de la mitad de toda la población urbana argentina, Buenos Aires manifestaba en el censo de 1914 uno de sus rasgos básicos: su gran magnitud y primacía respecto a las demás ciudades del país, mantenida hasta la actualidad.

[5] Romero, José Luis, 1982, p. 136; y Romero, José Luis, 1965, p. 16. Ver también Altamirano, Carlos y Beatriz Sarlo, p. 94.

[6] Scobie, James, p. 55.

[7] Entre ellos figuraban George Clemenceau, *Notas de viaje por América del Sur*, París, 1911, y Jules Huret, *De Buenos Aires al Gran Chaco*, París, 1911.

Entre 1887 y 1914, la población de la ciudad capital, comprendida en su nuevo perímetro de cerca de 19.000 hectáreas, casi se cuatriplicó: los 433.375 habitantes de 1887 se transformaron en 1.575.814 en 1914. Entre estas dos fechas la población de la Capital Federal creció más rápido que en ningún otro momento de su historia. Durante la mayor parte de este período sus tasas de crecimiento anuales fueron superiores al 5 por ciento [8].

Es de destacar que los partidos que años más tarde se integrarían al área metropolitana de Buenos Aires, crecieron a un ritmo parecido al de la capital entre 1869 y 1914: primero lo hicieron con una tasa algo más baja: 4,21 por ciento (1869-1895); y luego con una más alta: 6,56 por ciento anual (1895-1914). Los partidos limítrofes fueron los que más rápidamente crecieron entre 1895 y 1914 con tasas que en algunos casos duplicaron las de la capital: hacia el sur la localización de las primeras industrias cercanas al Riachuelo determinó el rápido crecimiento de Avellaneda (11,41 por ciento anual). También hacia el sur crecieron rápidamente Lomas de Zamora (6,77 por ciento) y Quilmes (6,35 por ciento), y al oeste La Matanza (7,55 por ciento), Morón (6,18 por ciento) y San Martín (10,96 por ciento). Entre las industrias se contaban los ya citados frigoríficos y todas las industrias subsidiarias de la ganadería bovina y ovina que se ubicaron de forma prácticamente excluyente en el partido de Avellaneda, y las textiles que comenzaron su radicación en el partido de San Martín (ver cuadros números 9 y 10).

La inmigración europea

Una gran proporción de los inmigrantes de ultramar que llegaron al puerto de Buenos Aires se instalaron en la ciudad formando una

[8] El mayor crecimiento de la Capital Federal se produjo entre 1887 y 1895 con una tasa del 5,7 por ciento anual; posteriormente, entre 1895 y 1904, disminuyó al 3,9 por ciento y luego se mantuvo alto entre 1904-1909 y entre 1909-1914 con tasas del 5,2 y 5,5 por ciento respectivamente. De 1914 a 1947 la capital registró un crecimiento mucho más lento, del 1,95 por ciento anual, para pasar a tasas muy bajas o negativas a partir de 1947 en adelante. Las tasas corresponden a las calculadas en la base de datos del IIED-AL y han sido comparadas con las de Recchini de Lattes, Zulma, 1971, cuadro 2.9, p. 31.

parte importante del rápido crecimiento de la capital. Si bien no existen datos específicos, algunos autores estiman que la ciudad de Buenos Aires absorbió cerca de un tercio del total de la inmigración europea que llegó al país [9].

La inmigración europea que llegó a la Argentina, promovida por la Constitución Nacional de 1853, fue reglamentada con leyes especiales y auspiciada por una red de instituciones diseminadas en Europa y en el país. La Argentina ocupó el segundo lugar entre los países receptores de inmigración europea, detrás de los Estados Unidos y delante de otros países como Canadá, Brasil y Australia, absorbiendo el 11 por ciento de la emigración europea neta [10]. De los 6.500.000 europeos que entraron en el país entre 1857 y 1941, se afincaron 3.500.000, constituyendo un contingente de magnitudes relativas muy importantes, sólo comparables con pocos de los países anteriormente mencionados [11]. Los extranjeros se distribuyeron en el país de manera desigual, concentrándose en las provincias de la región pampeana, en algunas provincias del litoral y de Cuyo y en la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores. La concentración de extranjeros, en relación con la población, fue mucho mayor en las ciudades del litoral y en Rosario, pero especialmente en la ciudad de Buenos Aires, donde el impacto demográfico, social, cultural y económico de la inmigración fue más fuerte.

[9] En 1895 la ciudad de Buenos Aires concentraba el 34,3 por ciento de la población extranjera del país, y en 1914 el 32,9 por ciento. Guy Bourdé destaca la importancia de las migraciones interiores dentro del país, dado que el inmigrante llegado al puerto tenía gran movilidad entre las distintas regiones y ocupaciones antes de instalarse definitivamente o regresar a su país. Bourdé, Guy, pp. 152-153.

[10] Canadá recibió el 8,7 por ciento, Brasil el 7,4 por ciento y Australia el 5 por ciento. Germani, Gino, 1977, p. 243.

[11] Si bien en 1810 se abrió el país a la inmigración y también fue promocionada durante la presidencia de Bernardino Rivadavia, fue la Constitución de 1853 la que auspició liberalmente la inmigración de ultramar. Los saldos migratorios del país tomaron una dimensión masiva recién en la década de 1880 con 638.000 personas, bajaron en la década siguiente por efectos de la crisis económica a 320.000 y en la década de 1900, coincidiendo con el auge económico de 1903 a 1913, se recibió el mayor saldo migratorio de la historia del país: 1.120.000. En la década de 1910 bajó a 269.000 y repuntó nuevamente en la década de 1920 con 878.000. Germani, 1977, p. 244. El saldo neto inmigratorio en la Argentina entre 1857 y 1941 suma un total cercano a los 3.472.952 personas. Según el Departamento de Inmigración en 80 años desembarcaron 6.611.000 inmigrantes, regresaron 3.138.000 y quedaron afincados 3.473.000 en la Argentina. Un inmigrante de cada dos dejó la Argentina después de una estancia más o menos prolongada. Bourdé, Guy, p. 132.

Fomentada con el propósito de poblar el campo y de modificar la composición de la población, la inmigración tomó dimensiones masivas a partir de 1880, al tiempo que la Argentina se integraba al mercado internacional como país agroexportador. Pero también fue el momento en que se cerraba el acceso a la propiedad de la tierra, repartida ya en la provincia de Buenos Aires en grandes latifundios [12]. Quedaban para los inmigrantes que se dirigían al campo sólo las funciones de arrendatarios, empleados o simplemente peones. En ese contexto, la inmigración se dirigió, a partir de las últimas décadas del siglo XIX, fundamentalmente a la ciudad de Buenos Aires y a las ciudades del litoral. En Buenos Aires, las demandas de la construcción de las obras públicas y de infraestructura, tales como los ferrocarriles suburbanos, los diques del puerto, las líneas de tranvías, las cloacas y las aguas corrientes, la pavimentación, la construcción de escuelas y hospitales, los grandes edificios públicos y privados y la más modesta pero numerosa construcción de viviendas en los barrios, utilizaron mano de obra inmigrante a gran escala. El funcionamiento cotidiano de la ciudad también requería numerosos comerciantes y empleados de servicio. Asimismo, la industria alimenticia, los frigoríficos y los textiles (que se desarrollaron entre 1890 y 1930) constituyeron un importante mercado de trabajo para los extranjeros.

Sin embargo, la urbanización basada fundamentalmente en las migraciones no fue, en la ciudad de Buenos Aires, una característica privativa de este período sino una tendencia histórica que se manifestó desde el segundo cuarto del siglo XIX hasta al menos 1970, y fue simultánea a la redistribución espacial de la población en el país [13]. Lo característico del período intercensal 1887-1914 es que las migraciones estuvieron compuestas principalmente por extranjeros de origen europeo.

Entre 1895 y 1914, la proporción de extranjeros en Buenos Aires fue mucho mayor que la proporción de extranjeros en el país y se

[12] En el «espacio abierto» de la Argentina la radicación de la inmigración dependió de las políticas inmigratorias y del régimen de la tierra pública. Ver Panettieri, José, 1970. Sobre el tema de la inmigración y su impacto sobre la urbanización ver Germani, Gino, 1977; Bourdé, Guy, 1977. Trabajos más recientes elaboraron enfoques más detallados sobre la dinámica de algunos grupos inmigratorios en el país, por ejemplo, ver Devoto, Fernando y Gianfausto Rosoli, 1985 y Baily, Samuel, 1982.

[13] Lattes, Alfredo, 1973, p. 851.

mantuvo cerca del 50 por ciento [14]. La gran mayoría de los extranjeros radicados en Buenos Aires eran italianos y españoles. En 1914, italianos y españoles constituían a partes iguales cerca del 90 por ciento de los extranjeros y cerca del 40 por ciento del total de la población de la ciudad.

Los italianos predominaron desde el comienzo de la inmigración masiva, pero fueron declinando su participación al tiempo que aumentaba la de los españoles. En 1895 los italianos constituían el 27 por ciento de la población de Buenos Aires, para declinar en 1936 al 12,3 por ciento. Los españoles fueron el 12,1 por ciento de la población total de la ciudad en 1895, aumentaron al 19,4 por ciento en 1914 y se redujeron al 13,4 por ciento en 1936 [15].

Al cumplirse el centenario de la Revolución de Mayo, había más hombres que mujeres en la ciudad de Buenos Aires. Los inmigrantes europeos eran mayoritariamente varones, solteros o solos, en edad de trabajar, en especial adultos jóvenes; el 71 por ciento de los inmigrantes eran varones y alrededor del 65 por ciento eran adultos entre 20 y 60 años. Hasta 1915 se registró un neto predominio masculino entre los inmigrantes [16]. Su importancia entre la población activa de la ciudad de Buenos Aires fue decisiva: tres de cada cuatro habitantes adultos en 1914 eran extranjeros.

La población extranjera se asentó principalmente en la capital, que en 1895 tenía un 52 por ciento de inmigrantes, más que ninguno de los partidos que formarían el área metropolitana, indicando la característica urbana predominante de las primeras oleadas inmigratorias. La proporción de extranjeros también fue alta en los partidos de San Fernando (42,4 por ciento), San Isidro (40,8 por ciento) y Almirante Brown (40,5 por ciento) (cuadro número 11).

[14] La proporción de extranjeros en Buenos Aires fue el 52 por ciento en 1895; el 45,5 por ciento en 1909; y el 49,3 por ciento en 1914. Luego desciende en los registros censales constantemente, constituyendo el 27 por ciento en 1947 y el 22 por ciento en 1960. Zulma Recchini de Lattes ha demostrado la participación de la migración en el cambio de la población, comparando crecimiento vegetativo y migraciones de nativos y no nativos en el área metropolitana de Buenos Aires. Recchini de Lattes, Zulma, 1971, p. 130; y Recchini de Lattes, Zulma, 1973, p. 870.

[15] Bourdé, Guy, pp. 156-157.

[16] El período 1905-1915 registra el máximo índice de masculinidad entre los extranjeros radicados en la ciudad. Recchini de Lattes, Zulma, 1970, cuadro 5, p. 590.

La población y sus ocupaciones

Algo más de un tercio del total de la población que en 1895 estaba ocupada en Buenos Aires, el 34 por ciento, trabajaba en la industria y en actividades manuales. El 24 por ciento trabajaba en servicios personales o eran jornaleros o peones, y otro tanto estaba empleado en el comercio y en la administración pública. Una pequeña proporción, el 7,6 por ciento, se ocupaba del transporte y el 11,8 por ciento en actividades varias, como agricultura, defensa, religión, deportes, profesiones liberales y otros [17].

Si consideramos como principales profesiones aquellas que tenían un 1 por ciento o más del total general (cuadro número 12), se observa que en 1914 las más numerosas eran las que se vinculaban con los comerciantes (5,4 por ciento) y con los empleados del gobierno y de la administración (4,4 por ciento). Les seguían cada una de las actividades del servicio doméstico cuyos ocupados sumaban el 7,5 por ciento. Los dedicados a la confección —costureras (1,7 por ciento), modistas (1,7 por ciento) y sastres (1,1 por ciento) constituían el 4,5 por ciento del total. También era importante la suma de los ocupados en la construcción —albañiles (2,3 por ciento), carpinteros (1,5 por ciento), herreros (0,9 por ciento), mecánicos (0,9 por ciento) y pintores (0,9 por ciento)— quienes constituían el 6,5 por ciento del total de los ocupados.

Esta mano de obra estaba constituida en su mayor parte por extranjeros. El censo de 1914 revela que eran extranjeros el 68,6 por ciento de los habitantes ocupados en la industria y actividades manuales, el 78,8 por ciento de los ocupados en los servicios personales y jornaleros, y el 56,0 por ciento de los empleados en el comercio. Eran inmigrantes tres o más de cada cinco albañiles, carpinteros, sastres, zapateros, comerciantes y domésticos. También lo eran dos o más de cada cuatro herreros y mecánicos. Los argentinos predominaban notablemente —el triple o más— entre los empleados de la administración y el gobierno, y entre los estudiantes. Profesiones como costureras, modistas, rentistas y cocineros tenían partes iguales de argentinos y extranjeros.

[17] Estas cinco categorías ocupacionales han sido elaboradas por Baily basándose los censos de 1895 y 1914. Baily, Samuel, cuadro A, p. 507.

En síntesis, para el centenario los inmigrantes extranjeros estaban ocupados principalmente en la industria y el comercio como propietarios, empleados u obreros, y los nativos se ocupaban principalmente del orden, la administración pública, la justicia, la defensa y la educación. Hacia 1914 había extranjeros trabajando en casi todas las actividades económicas de la ciudad.

Esparcimiento y lecturas

El teatro congregaba a inmigrantes y criollos que se volcaban principalmente, como en décadas anteriores, a los dramas gauchescos y al sainete. En la década de 1910 el género del sainete, cultivado por cerca de 200 autores entre 1890 y 1930, llegó a su apogeo. Obras como *Tu cuna fue un conventillo*, de Alberto Vacarezza, sobrepasaron las 1.000 representaciones. Contenían la irresistible fórmula de representar con fresca imaginación la cotidianeidad de personajes estereotipados, tanto de la inmigración con sus «tanos», «gallegos», «turcos» y «rusos», como los criollos compuestos por «guapos» y «compadritos» [18]. La fuerte tradición teatral de los italianos y españoles, así como la posibilidad de ver teatro por secciones —que permitía la asistencia de la familia de forma completa—, contribuyeron al gran auge del teatro nacional. Los casi 28.000 espectadores que asistieron a 222 funciones en 1897, crecieron a más de 450.000 en 1910, repartidos en 1.234 representaciones [19]. También se representaban numerosas zarzuelas y revistas. Estas últimas, otro género que en Buenos Aires adquirió las características de expresión original, reemplazó al sainete que prácticamente desapareció hacia finales de la década de 1920.

Entre 1880 y 1930 se inauguraron en el centro de la ciudad unas 60 salas teatrales. De las 13 que había en 1906 se pasó a 21 en 1911. En 1925 existían 32 salas y 43 en 1928. Barrios cercanos al centro, como Boedo, Almagro (Once) y Villa Crespo, así como otros más alejados, como Flores y Belgrano, tuvieron también sus teatros. Hacia el

[18] Nombres genéricos dados popularmente a los italianos, españoles, árabes y armenios y judíos europeos respectivamente.
[19] De Diego, Jacobo, p. 146.

sur, en el barrio de la Boca donde la inmigración genovesa tenía su asiento más importante, hubo siete salas que incluían una dedicada a la lírica [20]. Este género tuvo su ámbito privilegiado en el nuevo teatro Colón, inaugurado el 25 de mayo de 1908 con la representación de la ópera *Aida*, de Giusseppe Verdi. La alta sociedad porteña, mostrándose a sí misma en los suntuosos interiores del Colón, podía disfrutar de las mejores piezas de la lírica universal [21]. Los años del centenario también ofrecieron al público porteño otra opción recreativa: el cine mudo. En 1908 se estrenaba la primera película argentina: *El fusilamiento de Dorrego*, aunque el primer éxito comercial data de 1915 con *Nobleza gaucha.* El verdadero auge de esta «novedosa» forma de espectáculo se produjo en la década de 1920.

La composición eminentemente masculina de la inmigración, influyó sobre el desarrollo de otras formas de «esparcimiento» que tenían lugar fuera del ámbito familiar y que produjeron una notable proliferación de los burdeles. Los comienzos de la prostitución en Buenos Aires pueden rastrearse desde el inicio de la vida independiente del país en 1810. Durante 1880 fueron famosos los barrios «alegres» como Montserrat, reducto de los pocos negros que habitaban la ciudad, de candombes y de numerosos lupanares en la calle del Pecado [22]. En 1890 se iniciaba el comercio de trata de blancas a gran escala con la «importación» masiva de mujeres, sobre todo polacas y húngaras. Hacia 1910 y en años posteriores, la mayoría de los prostíbulos polacos se agruparon en la intersección de las calles Junín y Lavalle, en Balvanera norte. El negocio, verdaderamente rentable, generó grandes movimientos de capital, constituyendo importantes empresas [23].

Con los festejos del centenario, una gran cantidad de prostitutas francesas llegó a la Argentina. Organizadas por «macros», el negocio de

[20] Mazziotti, Nora, p. 74.

[21] Representaciones sobresalientes de esos años y fueron: *Sigfrido*, de Wagner (1908); *La Wally*, de Catalani (1909); y *El Oro del Rin*, también de Wagner (1910), entre otras. Camps, Pompeyo, pp. 350 y 351.

[22] Luego denominada Aroma y que finalmente sería anulada con la construcción del edificio del Ministerio de Obras Públicas en la avenida 9 de Julio, en la década de 1930. Goldar, Ernesto, p. 2.

[23] Una de ellas, la sociedad Zwi Migdal, llegó a controlar 2.000 prostíbulos donde trabajaban alrededor de 30.000 prostitutas en todo el país, en especial en Buenos Aires y Rosario. *Idem*, p. 7.

la prostitución y el rufianismo francés en Buenos Aires tuvo su centro de operaciones en la «Librería Francesa», en la calle Cerrito 445, a pocos metros de donde en la actualidad se levanta el obelisco, en pleno centro de la ciudad. Gran parte de la prostitución criolla se afincó en el sur, en el barrio de la Boca. El *gigoló*, la prostituta y el burdel tuvieron su traducción en el argot porteño de «cafiolo» (con sus distintas versiones), el «giro» y el «quilombo» respectivamente.

En estos parajes situaba Manuel Gálvez a los personajes de su *Historia de Arrabal.* Rosalinda, la muchacha que por amor cae en la prostitución, y «el Chino», su vividor:

> Mejor vestida, con habilidades que antes no sospechara para arreglarse y gustar a los hombres, Rosalinda conoció, en el sur de la ciudad, por medio de otras muchachas, varios disimulados lugares de mal vivir. Pero el aspecto y los modos del Chino sugerían desconfianza y la muchacha debió retornar al callejeo. Así fue conociendo Rosalinda toda la ignominia de Buenos Aires [24].

El ambiente de los arrabales, de proxenetismo y prostitución, fue la cuña del género musical que se constituyó en el símbolo de la ciudad de Buenos Aires, representándola a nivel mundial: el tango. El origen de esta música urbana es sumamente impreciso, sin embargo la mayoría de los autores coinciden en ubicarlo en los difusos arrabales prostibularios de la década de 1890. Mantuvo un carácter clandestino hasta que fue introducida en los ambientes de la alta burguesía por algunos de sus miembros que frecuentaban los prostíbulos. El terceto orquestal original (flauta, guitarra y violín) que se utilizaba para la ejecución en los burdeles fue reemplazado por el piano, más adecuado para los salones formales [25].

Para 1910 el tango había arraigado en la sociedad porteña. Pocos años antes, Héctor Ángel Villoldo había compuesto algunos tangos que se convertirían en clásicos, como «El choclo». «El porteñito» y la letra de «La morocha», todos grabados en París en 1907. Durange el centenario, el gramófono le dio a este género musical la principal herramienta de difusión. La compañía de discos Columbia lanzó en ese año

[24] Gálvez, Manuel, p. 50.
[25] Stilman, Eduardo, p. 166.

a dos bandoneoinistas, Vicente Greco —el creador del término «orquesta típica criolla»— y Juan Maglio, que constituyeron el primer antecedente de este tipo de orquestación, disputado luego por las compañías grabadoras que comenzaban a multiplicarse [26]. En la década de 1920 y siguientes, las composiciones de intérpretes y autores como Carlos Gardel y Alfredo Lepera inmortalizaron el tango canción, con obras como «Cuando tú no estás» o «El día que me quieras».

Vendidos en innumerables puestos callejeros, los diarios y las revistas aumentaban constantemente su circulación y nuevos estilos periodísticos se fueron definiendo. En 1895 se editaban en la Argentina 345 periódicos. En 1913 apareció el diario *Crítica*, que llegó a ser el periódico de mayor tirada en lengua castellana [27]. Desde 1900 y hasta 1930 las revistas se multiplicaron, siguiendo los cambios en el gusto de los lectores, a veces, o formándolo, en otras. En 1898 apareció en Buenos Aires el primer número de *Caras y Caretas* constituyendo el origen de la «revista moderna» en la Argentina, mezclando temas de interés general con comentarios de índole política. En la misma línea surgieron *PBT* de 1904 y *Fray Mocho* de 1913, que marcaron un estilo editorial hasta entrada la década de 1920 [28].

La verdadera difusión masiva se logró con publicaciones de las características de *Mundo Argentino* (1911) y, sobre todo, con las revistas de la editorial Atlántida que se ocuparon de captar un público «moderno» y diferenciado. En 1918, esta editorial publicó la revista que llevó su nombre; le siguieron *Billiken* (infantil) y *El gráfico* (deportivo), ambas en 1919. *Para Ti* (femenina) apareció en 1921 y su tirada significó récords en habla hispana. Los 6.360.000 ejemplares anuales de su año de creación llegaron a 24.655.000 en 1933 [29].

Los inmigrantes, que formaban buena parte del público lector, accedían a la lectura con las habilidades elementales proporcionadas por la educación primaria, consolidada luego en los empleos de comercio y administración. El público femenino (desde pianistas y recitadoras hasta costureras, empleadas, estudiantes pobres y poetas aficionadas)

[26] *Idem*, p. 170.

[27] Maziotti, Nora, p. 76.

[28] Ford, Anibal, Jorge Rivera y Eduardo Romano, pp. 33 y 34.

[29] *Idem*, p. 34, tanto *Para Ti*, como *Billiken* y *El Gráfico* siguen saliendo en la actualidad.

tuvo otros tiempos y otras actitudes con respecto a la lectura. En estos años del centenario se encuentra el gérmen de las revistas que alcanzaron grandes tiradas en las décadas posteriores, que se dirigían principalmente al público femenino [30]. En el desarrollo del periodismo y la literatura, los escritores se profesionalizaron, e hicieron de estas actividades, a veces, su único medio de vida. Ya no eran, como sus predecesores de la generación del 80, *gentleman* escritores que alternaban altos cargos públicos con la escritura.

Expansión de la ciudad

En sólo 40 años, entre 1870 y 1910, la fisonomía de Buenos Aires cambió radicalmente. La plácida «Gran Aldea» se transformó en «El París de América del Sur» y estaba en camino de convertirse, al menos en el área céntrica, en un digno par de las mejores ciudades europeas [31]. Para el centenario, contaba ya con un centro que concentraba lo mejor de los esfuerzos públicos y privados, con una buena dotación de agua corriente, cloacas, pavimentos e iluminación, un nutrido equipamiento comercial, administrativo y recreativo, una notable modernización edilicia y urbana y un buen número de edificios en altura. Formando un abanico alrededor del centro surgieron numerosos barrios de edificación baja y principalmente modesta, que crecieron espontáneamente con escasa infraestructura, sin planificación y casi sin inversión pública alguna.

Dos tendencias de crecimiento, sucesivas pero distintas, dieron forma en este período a la imagen física y urbana actual de la ciudad de Buenos Aires: la primera se produjo en las últimas décadas del siglo XIX, cuando la ciudad se densificó en población y en edificios sobre el trazado hasta entonces ocupado; la segunda se desarrolló en las primeras décadas del siglo XX, cuando la ciudad se expandió sobre la entonces periferia creando y consolidando nuevos barrios.

Hasta 1900 la ciudad, y en especial la zona céntrica y sus adyacencias, se densificó con la radicación de los grandes contingentes de

[30] Sarlo, Beatriz, pp. 21 y 29.

[31] Scobie califica la comparación entre el Buenos Aires de 1870 y el de 1910 como «un estudio de contrastes». Scobie, James, pp. 29-90.

inmigrantes, que se instalaban preferentemente en los conventillos del centro y en los distritos aledaños. Se concentraron y coexistieron en el centro y sus inmediaciones las dos caras de la nueva Buenos Aires: la opulenta, reflejada en los nuevos edificios comerciales, administrativos y grandes residencias, y la más pobre, concentrada en los conventillos. Patricios y mendigos, inmigrantes y nativos poblaban las calles y casas del centro.

En líneas generales, esta densificación de la ciudad estuvo acompañada por un empeoramiento de las condiciones de habitabilidad. Uno de sus indicadores fue el número de personas por cuarto. Éste aumentó, en toda la ciudad, entre 1887 y 1904 de 1,65 a 1,90; pero el empeoramiento fue mayor en el centro y en el sur de la ciudad. Por el contrario, en el norte, lugar preferido por los habitantes de mayor nivel económico, por ejemplo en el barrio del Socorro, se experimentó una mejoría de 1,6 a 1,4 personas por cuarto [32].

Después de este primer período de densificación y concentración de la población en los barrios céntricos y en sus adyacencias comenzó, aproximadamente a partir de 1900, un crecimiento expansivo de la ciudad dando forma a los barrios porteños. El desarrollo de los tranvías —electrificados en 1897—, el auge de la venta de lotes en amplios plazos —desde 1904—, y el aumento del salario producido por la bonanza económica de los años 1904-1912, fueron los factores más destacados que alentaron la expansión urbana hacia zonas hasta entonces periféricas. Las empresas de tranvías y el mercado de tierras se constituyeron en uno de los más importantes negocios de la época y regularon y orientaron este proceso de creación y consolidación de los barrios. El gobierno municipal tuvo sólo una incidencia indirecta sobre el mismo, a través de la débil regulación ejercida por el otorgamiento de las concesiones de tranvías y por la alineación, apertura y pavimentación de las calles. El trazado de la llegada de los ferrocarriles a la ciudad, tampoco dependió directamente de la municipalidad [33].

[32] El número de personas por cuarto entre 1887 y 1904 aumentó en el centro de 1,1 a 1,4 y en el sur de 1,9 a 2,4 respectivamente. Torres, Horacio, p. 285.

[33] El control gubernamental sobre los ferrocarriles fue laxo a pesar de la ley nacional de 1872 que creó la Dirección Nacional de Ferrocarriles para supervisar la conservación de las vías y la seguridad y velocidad de los trenes. Recién después de la crisis de 1890 el Congreso Nacional estableció (1891) la Dirección General de Ferrocarriles y se

El crecimiento de los distintos barrios y zonas de la ciudad fue desparejo: algunos barrios crecieron mucho y otros poco (cuadros número 13 y 14). Entre 1904 y 1914, las secciones que conformaban el distrito central (Monserrat y San Nicolás) y las secciones adyacentes al sur y al oeste (Concepción, San Cristóbal, y Balvanera oeste, sur y norte), las más densas y pobladas hasta el 1900, crecieron muy poco.

Tampoco crecieron mucho Socorro y Pilar, aledañas al centro por el norte, que se habían densificado antes de 1900 con las residencias de las familias adineradas. En cambio, fueron las secciones más alejadas del centro y más despobladas las que crecieron con mayores tasas y más se densificaron: San Bernardo y Vélez Sarsfield. Belgrano, también en la periferia pero algo más poblada, junto a las circunscripciones ubicadas al norte y oeste de la ciudad a mitad de camino entre el centro y los límites del municipio, como Palermo y Flores, también tuvieron un importante crecimiento.

Obreros y empleados, comerciantes y profesionales, componían la población de los barrios. Si bien había diferencias entre ellos, ya que los del oeste y del norte eran notoriamente más caros y prósperos que los ubicados al sur y el sudoeste, no había entre los distintos barrios una gran segregación espacial por nacionalidades de origen, como tampoco se advertía una segregación muy tajante por sectores sociales. En todos los barrios, aun en los más céntricos y en los más alejados, habitaban personas de diferente nacionalidad.

Sin embargo, es posible encontrar algunas concentraciones más densas de nacionalidades; por ejemplo, según el censo de 1914, Flores (60,09 por ciento) y San Carlos sur (57,16 por ciento) hacia el oeste y Vélez Sarsfield (56,54 por ciento) sur y sudoeste, tenían los mayores porcentajes de población argentina. Los distritos con mayor porcentaje de extranjeros eran los céntricos, como San Nicolás (65,17 por ciento) y Montserrat (62,43 por ciento). La mayor proporción de italianos se encontraba en La Boca (San Juan Evangelista) constituyendo el 29,16 por ciento de la población de esa sección y en Balvanera sur donde eran el 27,56 por ciento. Los españoles se concentraban en Montserrat y San Nicolás y los judíos en Balvanera (cuadro número 15).

hizo el primer esfuerzo por imponer ciertos controles estatales y regular la ampliación del sistema ferroviario. Scobie, James, pp. 126 y 127.

Tampoco existió una neta segregación étnica entre los sectores tradicionalmente acaudalados y los que se iban enriqueciendo, aquéllos que se ubicaron en las últimas décadas del siglo al norte de la plaza de Mayo, sobre las calles Florida y San Martín y luego más al norte, en los barrios del Socorro y Pilar (barrio Norte). Si se observa el origen de los propietarios, para tomar un factor que indique mayor nivel económico, no se evidencian fuertes segregaciones espaciales.

Capítulo VII

1910: LAS TRANSFORMACIONES FÍSICAS DE LA CIUDAD

Regulaciones urbanas

Las primeras ordenanzas municipales que regularon las edificaciones fueron sancionadas en 1871 como reacción a la epidemia de fiebre amarilla. Su objeto fue proteger la salud de la población a través del control de la higiene en los conventillos, que eran considerados como los focos de irradiación de las enfermedades al resto de la ciudad. Las ordenanzas regulaban el uso y la cantidad máxima de habitantes por cuarto, así como las dimensiones, materiales y estado de las habitaciones y patios de los conventillos. Si bien las contravenciones eran sancionadas con el desalojo, estas disposiciones rara vez fueron respetadas y cumplidas.

En la década de 1870 se definieron las alturas máximas de los edificios en función de los distintos anchos de las calles existentes y se estableció, para las calles más angostas de 9,52 metros (11 varas), trazadas 300 años antes por Garay, una altura máxima edificable de 12,12 metros. Reglamentaciones posteriores aumentaron la altura a 16 metros, hasta que el nuevo reglamento de construcciones sancionado en 1910 la amplió a 21 metros permitiendo edificios de hasta siete pisos. En avenidas, calles más anchas y plazas se podía llegar a 10 y 13 pisos. Sin embargo, las nuevas y mayores alturas límites entraron de hecho anticipadamente en vigencia cuando, ante numerosas peticiones, el Concejo Deliberante comenzó a acordar permisos especiales en vistas a la futura sanción del reglamento [1].

[1] «Notas Edilicias, Resoluciones del Concejo Deliberante Municipal», *Revista Técnica. Suplemento de Arquitectura*, número 58, Buenos Aires, octubre de 1909, p. 141. «El

El paulatino aumento de la altura permitida a los edificios puso en crisis los criterios higienistas que habían orientado la promulgación de las ordenanzas. A pesar de las críticas y protestas que arreciaron en la década de 1900 por la falta de ventilación y asoleamiento adecuado de las calles, frentes y habitaciones, la municipalidad sancionó en 1910 el nuevo reglamento de construcciones que, permitiendo mayores alturas, daba lugar a una mayor densidad de ocupación y aseguraba una mayor renta para los terrenos urbanos. Este reglamento, que siguió en vigencia hasta 1928, fue calificado como un verdadero atentado para la salud de la población. Los numerosos edificios altos que en el centro de la ciudad se construyeron en esas décadas, estrecharon la perspectiva de las angostas calles, redujeron el asoleamiento de los frentes y condenaron a las habitaciones que no daban a las calles a ventilar a estrechos patios, donde no sólo no penetraba el sol, sino tampoco el aire y ni siquiera la luz diurna en las habitaciones de las plantas más bajas.

El objeto principal de la regulación era, sin duda, la zona del centro, donde se producía en mayor grado la renovación urbana y la presión especulativa era más intensa. Ésa era la causa de la continua preocupación por elevar las alturas permitidas en las calles más angostas. Para la regulación de los materiales de construcción empleados en los edificios, el nuevo reglamento prohibió el uso de barro o madera en el exterior y en el interior de las casas en una amplia zona que abarcaba las áreas más urbanizadas de la Capital Federal.

Proyectos y planes urbanos

Tanto el virrey Vértiz (1778-1784) como el presidente Bernardino Rivadavia (1826-1827), pueden ser considerados como los primeros planificadores de la ciudad de Buenos Aires. Basándose en la estructura de la ciudad, modificada por Rivadavia mediante la creación de avenidas orientadas de oeste a este, como se ha mencionado anteriormente, el municipio intentó regular a finales del siglo XIX, su crecimiento edilicio a través de ordenanzas y reglamentos. Asimismo, trataba de me-

Nuevo Reglamento de Construcciones», *Revista Técnica. Suplemento de Arquitectura*, número 66, Buenos Aires, noviembre-diciembre de 1910, pp. 138-146.

jorar y encauzar el crecimiento urbano con directivas que modificaron el trazado de las calles mediante ensanches, rectificaciones y apertura de nuevas calles.

Esas directivas intentaban adaptar el centro, en acelerado proceso de transformación, a sus nuevas necesidades. La mayor parte de los proyectos abarcaban sectores incluidos entre las avenidas Callao, Entre Ríos y el Río de la Plata. Los sectores que crecían rápidamente hacia el oeste, salvo para muy contados protagonistas, no eran objeto de proyectos ni planes. El plan de Lagos, visto en el capítulo anterior, abarcaba sólo una parte de la Capital Federal.

En realidad, el problema es que no hubo planes generales que abarcasen la totalidad del municipio. No es extraño que así fuera. Los límites del municipio, establecidos en 1887, eran enormes e incluían vastos territorios de usos todavía rurales, aun cuando estuviesen en rápida transformación. Cuando se hablaba de la ciudad, se la identificaba todavía con una superficie que no se extendía mucho más allá del ejido diseñado por Juan de Garay 330 años antes, de 25 cuadras de frente y una legua de fondo, que abarcaba las actuales calles Arenales al norte, San Juan al sur, la avenida La Plata al oeste y el Río de la Plata.

Los primeros planes que abarcaron el conjunto de la ciudad fueron diseñados durante la primera década del siglo XX impulsados, en parte, por la ansiedad de adecuar dignamente la ciudad para los festejos del centenario de la Revolución de Mayo [2]. Estuvieron precedidos por la creación de algunos instrumentos técnicos como el catastro, creado en 1892, y el plano oficial del municipio, preparado en 1895. Basándose en éste y en el mismo año, se le encargó a una comisión municipal el plan del trazado definitivo de las calles de la ciudad. Aprobado por el Concejo Deliberante, fue utilizado para el trazado de nuevas calles y avenidas hasta 1901, al menos [3].

[2] Así lo expresaba en 1906 el arquitecto Alejandro Christophersen en «Conmemoración del Gran Centenario. Proyecto sometido a la Comisión Nacional», *Revista Técnica. Suplemento de Arquitectura*, número 39, Buenos Aires, julio-agosto de 1906, pp. 87-90. Sobre Alejandro Christophersen ver apéndice «Biografías».

[3] En el plan elaborado en 1895 por la comisión municipal se dejaron los grandes caminos, a pesar de su trazado irregular; se proyectó la avenida Norte-Sur (aprobada ya en 1880) entre las calles Artes (hoy Carlos Pellegrini) y Cerrito y cuatro avenidas diagonales que partían de los ángulos nordeste y sudeste de la plaza Lorea. Aun sin una ley de catastro, en 1901 se habían confeccionado 1.600 parcelarios, sobre un total de 145.440 casas y 5.375 manzanas edificadas. Morales, Carlos María, pp. 5-6.

Ya en el temprano proyecto de José M. Lagos de 1869 se discutía acerca de la conveniencia de mejorar el trazado urbano del damero existente con avenidas y diagonales, ensanchando calles para transformarlas en avenidas y trazando otras en los terrenos en rápido crecimiento del norte y oeste de la capital. Para principios de siglo, ya en plena ejecución la avenida de Mayo, se seguía evaluando en los círculos profesionales y en la prensa, los costos y beneficios de estas iniciativas, al tiempo que numerosos proyectos de apertura y trazados de diagonales y avenidas eran formulados y presentados ante el Concejo Deliberante.

Las idas y vueltas fueron numerosas: en 1906, cuando el intendente trató de revivir el proyecto de apertura de la avenida Norte-Sur, que había sido aprobado por la ley en 1880 y modificado en 1895, le fue devuelto por el Concejo Deliberante para que fuese sometido a un nuevo estudio. La apertura de esta avenida tuvo que esperar hasta 1936 para concretarse y hasta la década de 1980 para completarse. A finales de 1906, el intendente Carlos de Alvear encargó al arquitecto francés J. Bouvard, jefe de trabajos públicos de París, un plan general de transformaciones de la ciudad para que orientase las futuras modificaciones. Bouvard lo presentó recién en 1909. En esos mismos años, Enrique Chanourdie, director de la *Revista Técnica* y miembro de la Sociedad Central de Arquitectos, proponía también un plan de transformación del trazado urbano [4].

¿Qué significaba en la década de 1900 un plan urbano? Significaba fundamentalmente el trazado de calles y manzanas y de vías principales y secundarias de circulación, la creación de parques y plazas y la adecuación de lugares urbanos para la construcción de los grandes edificios y de las estaciones del ferrocarril, tal como figuran en la memoria explicativa del plan Bouvard. A pesar de haber sido propuestos al mismo tiempo que se realizaban las obras de salubridad, éstas no entraban ni como parte ni como complemento de esos planes urbanos. Lo que se discutía en esa época en Buenos Aires eran sólo planes de transformación física de la edificación y del trazado urbano.

Tanto el plan de Bouvard como el que formulara Chanourdie, con algunas variantes, partían de ideas similares. Ambos avanzaban sobre

[4] Para estos planes ver Bouvard, J., 1910; Chanourdie, Enrique, 1906, pp. 57-87; Chanourdie, Enrique, 1911, pp. 102-109.

los proyectos puntuales anteriores trazando avenidas, parques y plazas para toda la superficie de la ciudad, aun cuando las más estudiadas y controvertidas en ambos se referían a la zona central. Ambos planes estaban basados en objetivos similares, a pesar de plantear una distinta jerarquización de objetivos: la «higiene», el «ornato» y el «tráfico». La tradición higienista del siglo XIX era fielmente respetada, así como la búsqueda del ornato a través del embellecimiento de las perspectivas urbanas. A estos dos factores se le sumaba otro, causado por la nueva e imperiosa necesidad de resolver los problemas de un tránsito congestionado debido al aumento de la densidad de población, construcciones, actividades, peatones, coches y tranvías en el distrito central.

Mediante la apertura de avenidas y diagonales se intentaba resolver los problemas de higiene, protección de vientos y buen asoleamiento de los frentes de los edificios y, a la vez, los problemas de circulación. Al mismo tiempo contribuían a modificar la tan criticada monotonía del damero, introduciendo variadas perspectivas urbanas. Las plazas y parques así como los arbolados de las calles y bulevares, eran considerados también como factores de higiene y, al mismo tiempo, de ornato, es decir, como pulmones de la ciudad y lugares de excelencia estética.

Las diagonales, concebidas como la solución de todos estos problemas, tuvieron activos defensores, entre los que se contaban tanto Bouvard como Chanourdie, y también enconados adversarios. Sin embargo, la discusión se centró en el trazado de las mismas antes que en su real eficacia, enfrentándose los partidarios de trazarlas en las áreas aún no muy construidas, con los partidarios de abrirlas en el sector más denso y céntrico de la ciudad [5]. Bouvard propuso, además, la creación de rotondas como dispositivos adecuados para resolver los problemas de tránsito. Observando su plano, se destaca la utilización de ese mismo dispositivo para todos los sectores de la ciudad, tanto para las zonas más densas, que requerían demoliciones y expropiaciones importantes, como

[5] La polémica puede seguirse en las memorias de Bouvard y Chanourdie y en el texto de Badaro, Eugenio (1905), donde se hace un fuerte alegato en contra. Las diferencias entre Bouvard y Chanourdie no fueron muy grandes pero provocaron controversias. Desde una visión aparentemente más realista en cuanto a costos y tomando en cuenta la necesidad de descongestionar el centro, Víctor Jaeschke proponía una apertura de diagonales que no llegaban a la plaza de Mayo. Jaeschke, Víctor Julio, pp. 137-167.

para las más deshabitadas. Sus contemporáneos atacaban dicho plan por superficial y poco estudiado y porque no estaba fundado sobre un profundo conocimiento de la ciudad. Benito Carrasco, paisajista y discípulo de Carlos Thays [6], algunos años más tarde criticaba el plan porque no «resultó el plan técnico esperado, sino un ligero esbozo empírico, falto de estudios básicos preliminares ...» [7]. Por los mismos motivos lo criticaba Chanourdie, quien lo contrastaba con su propuesta destacando en ella el respeto y conocimiento de las particularidades de la ciudad, reflejado en un trazado más cuidadoso de ciertas avenidas que comunicaban los barrios entre sí y con el centro. Chanourdie evidenciaba una preocupación que iba más allá del centro y se ocupaba, al menos, del tránsito y de la circulación entre los barrios.

Parece que la expansión de la ciudad basada en el damero no fue puesta en duda. Lo notable es que los proyectos de remodelación del centro acapararon la atención y las discusiones, mientras crecían rápidamente nuevos barrios, para los que sólo se pensaba, en el mejor de los casos, en cómo conectarlos con el centro. En ningún momento, en términos generales, se evaluó en estos planes la posibilidad de cambiar el trazado o modelo urbano, que seguía siendo útil por su racionalidad para el mercado inmobiliario. Sin embargo, se identificaban como debilidades del damero la monotonía, la falta de perspectivas variadas y realzadoras de monumentos, la ausencia de comunicaciones directas entre ciertos lugares y la amenaza de insalubridad en las calles angostas con edificios altos.

Chanourdie, seguidor de Camillo Sitte [8], propuso el ensanche de las calles orientadas oeste-este para permitir su mejor asoleamiento y cir-

[6] Carlos Thays, ingeniero paisajista y urbanista francés, fue durante 22 años directo de paseos de la ciudad de Buenos Aires e intervino en el diseño de sus parques más importantes. Ver apéndice «Biografías».

[7] Carrasco, Benito, p. 73.

[8] Sitte tuvo mucha influencia en Europa y sus proyectos y escritos eran conocidos en América Latina. En 1889 publicó *Der Städtebahn,* conocido en la Argentina principalmente a través de la traducción de Camille Martín y publicada en 1912 con el título *L'art de bâtir les villes.* La primera edición española fue publicada en 1926. Sitte fundó con Theodor Goecke la revista *Der Städtebahn* cuyo primer número apareció en 1904, un año después de su muerte. Sitte fue un enérgico defensor de la irregularidad y asimetría y de las experiencias del pasado. Se interesó en las relaciones espaciales de las ciudades del pasado y en la importancia de incorporar plazas que respondiesen a las necesidades de la comunidad.

culación y una diferenciación en la trama de las calles, reservando algunas para el tráfico vehicular y otras para los peatones. Benito Carrasco proponía, en cambio, que en lugar de seguir concentrando los esfuerzos de remodelación sobre el trazado más antiguo de la ciudad, se remodelara la zona que se desarrollaba al oeste de la avenida Callao, donde surgiría «la verdadera ciudad, la grandiosa ciudad del futuro no lejano, la ciudad que llenará de orgullo a América y la raza ... donde el trazado pueda responder a las exigencias de las ciudades modernas, abandonando la famosa disposición del damero» [9]. Oponiéndose a la consolidación y concentración del centro sobre el antiguo distrito central, Carrasco proponía una descentralización hacia el centro geográfico de la ciudad. Para los barrios, sobre los que no había prácticamente plan alguno, proponía el modelo tipo «*cottage* u otros» con jardines y retiros de la línea municipal. Después de más de una década de discusiones sobre los proyectos de avenidas y diagonales, en 1913 la intendencia sancionó la apertura de las diagonales norte y sur. Ésas fueron las únicas dos diagonales que la ciudad tuvo después de tanta controversia.

Cambios en el centro

La remodelación del distrito central de la ciudad, comenzada en la década de 1880 cuando Torcuato de Alvear era intendente municipal, prosiguió durante las décadas siguientes [10]. El incremento y la diversificación de las funciones urbanas del distrito central fueron consecuencia del acelerado crecimiento económico del país basado en la producción y exportación de productos agropecuarios, y del papel de Buenos Aires como capital nacional y principal puerto del país. La gran densificación de actividades en el centro fue favorecida por un conjunto de factores históricos, comerciales y culturales concentrados en el sector más antiguo de la ciudad, a los que se sumaron el impacto de la construcción

[9] Carrasco, Benito, «La ciudad del porvenir», en *Caras y Caretas*, 22 de febrero de 1908, en Carrasco, Benito, p. 72.

[10] Para este período puede considerarse que el distrito central se extendía sobre el antiguo trazado de Juan de Garay; es decir, sobre las 144 manzanas primitivas que corrían entre las calles Balcarce, 25 de Mayo, Viamonte, Libertad, Salta e Independencia, y estaban incluidas aproximadamente en las secciones de Montserrat y San Nicolás.

del puerto Madero frente a la plaza de Mayo y del tendido de las vías del ferrocarril convergiendo hacia el puerto al entrar en la ciudad [11]. Se produjo entonces, en el distrito central, una gran valorización inmobiliaria y una acelerada construcción de edificios destinados a albergar numerosas y nuevas instituciones y actividades: de tipo comercial, como las relacionadas con el comercio exterior, el puerto, la comercialización de productos nacionales y la importación de bienes de consumo; de tipo financiero, como los establecimientos bancarios; y también de tipo administrativo, como consecuencia del crecientemente complejo aparato gubernamental nacional y municipal. A estas actividades y edificios se le sumaron las correspondientes al comercio minorista especializado y a las actividades culturales y de esparcimiento que continuaron radicándose en el centro. Durante muchas décadas el centro siguió siendo el lugar de residencia de numerosas familias.

Con la ubicación preferencial de las nuevas actividades y la persistencia de otras antiguas, al elevarse la demanda y los precios de los predios, el distrito central se densificó y ganó en altura, determinando una transformación radical de su perfil y de la imagen de las calles del centro. Sobre esa tranformación incidieron también decisivamente, los nuevos proyectos de remodelación urbana como la apertura de avenidas, la fijación de nuevos anchos de calles y las primeras reglamentaciones de la construcción, mencionadas anteriormente. Asimismo, esta metamorfosis fue impulsada y apoyada por la instalación de los servicios de alumbrado eléctrico y de la red de agua corriente y cloacas —que permitieron la limpieza de sus calles—, la construcción de pavimentos y veredas, y el entubamiento de los pequeños cursos de agua que atravesaban la ciudad. Inevitablemente, las angostas calles del distrito central comenzaron a congestionarse.

Durante la intendencia de Joaquín Samuel de Anchorena (1910-1914), fueron concretados varios proyectos que se estaban estudiando desde tiempo atrás, entre los cuales los más importantes, por el monto de las inversiones, por la polémica y los intereses que afectaban, y por su influencia sobre el aspecto y funcionamiento de la ciudad, se refe-

[11] Scobie sostiene que la tendencia de crecimiento de Buenos Aires fue definida en la década de 1880 por la cuestión capital, la instalación del puerto y el tendido de los ferrocarriles. Si bien fueron factores importantes parece más indicado incorporar asimismo factores históricos, culturales y topográficos. Ver Scobie, James, 1977.

rían al centro. La concesión otorgada a la empresa de tranvías Anglo-Argentina para construir el primer tren subterráneo municipal, colocó a la ciudad a la altura del desarrollo tecnológico de las capitales europeas. Fue la primera intervención a gran escala que intentaba solucionar el tránsito del centro y canalizar bajo nivel el tráfico ferroviario de mercaderías hacia el puerto de Buenos Aires. Con una extensión de cerca de seis kilómetros, atravesaba la ciudad desde la plaza de Mayo hasta el barrio de Caballito, con un pequeño tramo de cerca de un kilómetro corriendo en una trinchera a cielo abierto bajo nivel. Las obras fueron inauguradas en 1911 y completadas en 1914.

Otro de las grandes proyectos en el centro fue la apertura de las discutidas avenidas diagonales. Durante la intendencia de Anchorena se dictó la ley que sancionaba su apertura y rápidamente se abrió e inauguró la primera cuadra de la diagonal Norte, pero su continuación se demoró mucho por los juicios expropiatorios y luego por el impacto económico que tuvo la Primera Guerra Mundial en el país. También se tomaron medidas para ensanchar las avenidas rivadavianas (Santa Fe, Córdoba, Corrientes y Belgrano). El más importante de los ensanches fue el de la avenida Alvear (hoy Libertador) entre la Recoleta y el barrio de Belgrano [12].

A medida que se ampliaban y diversificaban las actividades del centro aumentó el número de personas que acudía a trabajar, a pasear por la calle Florida o a encontrarse con amigos en las tertulias de los bares de la avenida de Mayo o a asistir a los numerosos teatros. A los viajeros de la época les llamaba la atención el bullicio y la actividad del centro y el aire de ciudad europea que se respiraba en sus calles [13]. Asimismo, todos destacaban el fuerte contraste que se percibía en ellas, tanto en el tipo, altura y categoría de sus edificios —por ejemplo, entre

[12] Entre otras obras de la intendencia de Anchorena, debe mencionarse la habilitación de los parques Lezama, Olivera (actual Avellaneda) y Chacabuco; plazas en varios barrios; un conjunto de 116 viviendas obreras para 560 habitantes comenzado con anterioridad y ubicado en las calles Aconcagua, Cachi, San Francisco y avenida Arana; la parquización de la «Rosaleda» en el parque 3 de Febrero, realizada por el sucesor de Carlos Thays, Benito Carrasco; el ensanche del palacio municipal; la pavimentación de calles mediante la emisión de bonos y la higienización de los arroyos que cruzan la ciudad. Mayochi, Enrique Mario, pp. 28-34. Sobre Joaquín de Anchorena, ver el apéndice «Biografías».

[13] Huret, Jules, pp. 43-49; Clemenceau, Georges.

las grandes mansiones de una alta y dispendiosa burguesía y los conventillos— como entre sus habitantes. Se cruzaban en la misma vereda acaudalados comerciantes con aspecto de *dandies*, con empleados, mendigos y una multitud de trabajadores inmigrantes. El contraste era mucho más acusado en el centro y en los distritos más acomodados, como el Socorro y Pilar, que en los barrios populares como Balvanera o, un poco más lejos, la Boca o Barracas, más homogéneos económica, social y étnicamente.

Estos contrastes eran los signos de una situación que preanunciaba importantes conflictos sociales. La Argentina opulenta del centenario, magníficamente representada en la nueva imagen del centro y en las viviendas de los barrios del Socorro y del Pilar, se completaba con los paseos vespertinos de los carruajes y coches en los jardines de Palermo y en la vida de los clubes de hombres fundados en esos años [14]. Este despliegue de riqueza en la ciudad, en las estancias y en los viajes a Europa, tuvo un importante costo social. Éste se manifestó en el agudo malestar obrero de la década de 1900, en las huelgas de inquilinos, en la incipiente organización de los partidos políticos contestatarios, en los atentados a representantes del orden, en los conatos de revoluciones políticas, en la sanción de las primeras leyes sociales y, por contrapartida, en la ley de residencia que permitía la expulsión de los activistas extranjeros. Estos síntomas prepararon el ocaso del régimen político y económico instalado en 1880, denominado por algunos autores «la República Conservadora». Entre 1902 y 1912 el país estaba pasando por uno de sus períodos de mayor bonanza económica. En los años de 1911 y 1912 comenzaba la primera crisis económica del siglo [15].

Las grandes transformaciones de la escena urbana que tuvieron lugar fundamentalmente en el distrito central, se extendieron luego hacia el Pilar y el Socorro, habitado desde las últimas décadas del siglo XIX

[14] El «Jockey Club» fue fundado en 1881. Fue y sigue siendo el reducto de una élite argentina apasionada por los caballos de raza, las carreras y más recientemente por la esgrima, el polo, el golf y otros deportes.

[15] Para los conflictos sociales del centenario ver: Gutiérrez, Leandro, 1983; Suriano, Juan, 1983; Panettieri, José, 1982; Matsushita, Hiroshi, 1986; y Godio, Julio, 1973. Para el análisis político y económico del centenario ver Botana, Natalio, 1985; Cortés Conde, Roberto y Ezequiel Gallo, 1986; Panettieri, José, 1986. Para el impacto de las crisis y bonanzas económicas sobre la ciudad de Buenos Aires ver Cortés Conde, Roberto, 1983.

por la alta burguesía y, gradualmente, se extendieron también hacia los barrios del oeste alcanzando las tres secciones de Balvanera —sur, norte y oeste—, incorporadas al actual macrocentro de la ciudad. En el resto del ámbito municipal capitalino la ciudad se expandía sobre terrenos hasta entonces ocupados por actividades rurales y periurbanas, como chacras, huertas y hornos de ladrillo.

Las exposiciones del centenario

En medio del auge económico de los primeros años del siglo, del aluvión inmigratorio europeo y de la acelerada expansión y tranformación de la ciudad, la conmemoración del centenario de la Revolución de Mayo constituyó una oportunidad de manifestar la dimensión del crecimiento del país a través de la vidriera que constituían sus ciudades, pero especialmente la de Buenos Aires, que concentró la mayor parte de los esfuerzos conmemorativos [16].

Para culminar los festejos del centenario, fue programado un conjunto de exposiciones destinadas a demostrar a la población del país y a los extranjeros el gran crecimiento económico adquirido. En paralelo con el Congreso Panamericano que se realizaba en el palacio del Congreso Nacional, se montaron seis exposiciones de las cuales cuatro eran internacionales —las de Arte, Higiene, Agricultura y Ganadería y Ferrocarriles y Transportes Terrestres—, una estaba dedicada exlusivamente a los productos españoles y otra, de carácter industrial, fue netamente nacional.

El ambicioso plan de construcciones iniciado en 1909 tuvo que adaptarse a las presiones y demandas de la otra cara de la Argentina

[16] Buena parte de las disposiciones de la ley nacional que establecía los festejos del centenario (sancionada por las Cámaras el 8 de febrero de 1909), se referían a la ciudad de Buenos Aires. En el art. 1.º se disponía la erección en la plaza de Mayo de un monumento conmemorativo, la apertura y ornato de una plaza frente al edificio del Congreso Nacional con dos monumentos conmemorativos, la erección en diversos lugares y plazas de la ciudad de monumentos varios dedicados a España, a Mariano Moreno, a Bernardino Rivadavia, al almirante Brown, al general Alvear, a Pueyrredón y a los ejércitos de la independencia. *Centenario Argentino. Álbum historiográfico de Ciencias, Artes, Industria, Comercio, Ganadería y Agricultura, 1810-1910*, Ediciones Cabral, Font y Cía., Buenos Aires, s/f.

«moderna», que reaccionaba con repetidas huelgas obreras contra este despliegue económico. La problemática construcción de las exposiciones y la consecuente postergación de las inauguraciones, testimoniaban la agitada situación social y económica del país en esos años. Las exposiciones no tuvieron la repercusión esperada, ni en recaudación, ni en público asistente. El éxito no fue parejo en todas ya que algunas fueron muy visitadas, como la industrial, y otras no tuvieron una buena recaudación, como la agrícola-ganadera, o atrajeron muy poco público, como la de Higiene. Casi todas las provincias del interior, numerosos países extranjeros y cerca de 10.000 industriales participaron en las diferentes exposiciones [17].

A pesar de que la mayoría de los pabellones fueron desmontados, las seis exposiciones constituyeron un emprendimiento urbano de envergadura que dejó sus huellas en la ciudad. Las exposiciones se desarrollaron sobre seis grandes terrenos, de los cuales algunos eran ya parques y otros terrenos baldíos ubicados sobre las avenidas Alvear (hoy Libertador General San Martín) y Santa Fe entre Retiro y Palermo, eje caminero y ferroviario hacia la zona norte de la ciudad y de la campaña [18]. Una vez desmontadas las exposiciones, los terrenos utilizados quedaron formando parte de los parques a los que pertenecían. Ése fue el destino de las superficies utilizadas de la plaza San Martín, del par-

[17] La primera en inaugurarse, el 27 de mayo de 1910, fue la Exposición Internacional de Agricultura y Ganadería y contó con la presencia de la infanta Isabel de Borbón, de España. La Exposición Industrial fue una de las últimas en inaugurarse, el 25 de septiembre de 1910, y la inauguración oficial de la de Productos Españoles fue el 30 de octubre de 1910. Diversas publicaciones de la época dieron cuenta de los proyectos y obras llevadas a cabo. Ver *Revista Técnica. Suplemento Arquitectura*, número 56, Buenos Aires, junio-julio de 1909; número 57, agosto-septiembre de 1910; número 61, enero-febrero de 1910; número 64, julio-agosto de 1910; número 65, septiembre-octubre de 1910; número 67, enero-febrero de 1911; y número 68, marzo-abril de 1911.

[18] La Exposición Internacional de Arte estaba ubicada en plaza San Martín; la Exposición Internacional de Higiene en la avenida Alvear (actual Libertador) entre Tagle y Gallo (actual calle Austria); la Exposición de Productos Españoles en avenida Alvear entre Ocampo y Castex (hoy barrio Palermo Chico); la Exposición Internacional de Agricultura y Ganadería en el predio ferial de Palermo ocupado por el de la Sociedad Rural Argentina sobre la avenida Santa Fe y Sarmiento; la Exposición Industrial en un sector del parque 3 de Febrero sobre avenida Alvear entre la prolongación de Godoy Cruz y Darregueira, y la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres en los terrenos linderos al antiguo cuartel Maldonado, hoy pertenecientes al Regimiento 1 de Patricios, sobre la avenida Bullrich.

que 3 de Febrero y de la avenida Alvear, frente al actual edificio del Automóvil Club Argentino. Los terrenos que pertenecían o estaban anexos a las instituciones, como el de la Sociedad Rural y el del Regimiento 1, fueron devueltos. El restante, uno de los mejor ubicados sobre la avenida Alvear, fue urbanizado y loteado en la década de 1920 y es actualmente parte del exclusivo barrio de Palermo Chico.

Los terrenos para las exposiciones fueron elegidos en el norte de la ciudad, continuando la tendencia a privilegiar esa zona, dotada de una mejor cobertura de infraestructura, transportes y servicios. En cada uno de los terrenos utilizados se realizaron importantes obras paisajísticas a cargo de jardineros municipales dirigidos por Carlos Thays: se abrieron y pavimentaron calles y avenidas, entre ellas la actual avenida Intendente Bullrich, se canalizó parte del arroyo Maldonado y se realizaron movimientos de tierra para la nivelación de terrenos bajos.

La mayoría de los pabellones construidos han desaparecido. En su mayoría fueron estructuras metálicas aptas para cubrir grandes luces y para ser desmontadas con facilidad, diseñadas de acuerdo con las modalidades estilísticas en boga en los países europeos, como el *art nouveau* belga, la secesión vienesa y el modernismo catalán [19]. Fue también ocasión para recibir a importantes arquitectos extranjeros, como el italiano Mario Palanti, contratado en 1909 para construir el pabellón italiano en la Exposición Internacional de Ferrocarriles, juntamente con el arquitecto Moretti. Palanti se quedó en Buenos Aires y más adelante proyectó varios edificios importantes, entre ellos el palacio Barolo en 1921. También se destacó en la Exposición de Productos Españoles el arquitecto argentino Julián Jaime García Núñez, autor de los más importantes edificios del modernismo catalán en Buenos Aires, como el hospital Español (1911), el hospital de valetudinarios y crónicos de Temperley (1913) y varios edificios de oficinas.

[19] Con el nombre genérico de *art nouveau* se conoce a la línea artística originada en Bélgica a finales del siglo pasado y desarrollada hasta comienzos de la Primera Guerra Mundial. Se caracterizó por el uso de ciertos materiales (hierro y vidrio sobre todo) que produjeron formas naturalistas y abstractas en espacios distintos a los eclécticos. De Fusco incluye dentro de esta clasificación de «arte nuevo», además de la corriente belga, a vertientes importantes como la secesión vienesa, la escuela escocesa y el modernismo catalán, entre otras. Ver De Fusco, Renato, 1983, pp. 97-130.

Edificios representativos del centro

En el centro se construyeron los más importantes edificios de la ciudad. En esta etapa de grandes y rápidas transformaciones algunos edificios históricos, aquéllos cuyos valores los preservaban de una demolición total, fueron objeto de remodelaciones diversas, especialmente los que rodeaban a la plaza de Mayo. Otros fueron directamente demolidos, como la vieja aduana y el fuerte (donde hoy se alza la casa de Gobierno y la plaza Colón), la ya mencionada Recova Vieja que dividía la actual plaza de Mayo, así como el caserón de Rosas en Palermo. Todos fueron demolidos en beneficio de las ideas de «progreso» y «modernización». Pocas voces se alzaron contra estas demoliciones.

El cabildo, edificio representativo de la historia colonial y escenario principal de la Revolución de Mayo de 1810, fue remodelado por Pedro Benoit, quien le agregó en la década de 1880 una torre de grandes proporciones y ornamentación italiana en la fachada. En 1900 la torre ya había sido demolida y se le habían amputado las tres arcadas del norte debido a las obras de ensanchamiento de la avenida de Mayo. Años más tarde, la apertura de la diagonal Sur le quitó otras tres arcadas al ala sur [20].

El palacio municipal, edificio de estilo neoborbónico [21] ubicado frente al cabildo, en el encuentro de la avenida de Mayo y la recientemente inaugurada diagonal Norte, fue concluido en 1914 [22].

Alrededor de la plaza San Martín, convertida en uno de los lugares más atractivos de la ciudad, fueron construidos varios palacios para

[20] En 1933 el cabildo fue declarado Monumento Histórico Nacional. Vilardi, Julián, pp. 25 y 55; Luqui Lagleyze, Julio, p. 53. El actual cabildo es producto de la reconstrucción realizada por Mario J. Buschiazzo en 1940. Buschiazzo, Mario J., 1971; y De Paula, Alberto, 1982, pp. 23-37.

[21] La denominación de «neoborbónico» apela a la recreación que la arquitectura ecléctica hizo de aquélla producida durante el reinado de los borbones franceses en los siglos XVII y XVIII.

[22] El actual palacio municipal se construyó en un predio ocupado anteriormente por un edificio colonial, donde se había establecido en 1856 la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires. Este edificio había sido casa del obispo y seminario colonial, y después de la independencia fue habilitado como sede de la policía y cárcel de encausados. El palacio municipal fue comenzado en 1891 y ampliado en 1911 sobre otros terrenos lindantes sobre Bolívar y Rivadavia. Melero García, Ramón, 1976.

la alta burguesía porteña, entre ellos el encargado por Inés Peña de Ortiz Basualdo al arquitecto belga Jules Dormal. Era un buen ejemplo de las enseñanzas de «L'Ecole de Beaux Arts» y el conjunto componía una imagen de residencia moderna que se oponía a las viejas casonas coloniales de patios. Fue demolido en 1969 y después de permanecer baldío durante años, el predio es ocupado actualmente por la sede central de American Express. Frente a esta casa y sobre la calle Arenales, Alejandro Christophersen, arquitecto de origen noruego —pero afincado desde las últimas décadas del siglo XIX en la Argentina donde desarrolló una vasta y calificada obra— diseñó para Mercedes Castellanos de Anchorena un gran palacio que contenía tres residencias para la familia. Actualmente pertenece a la cancillería y constituye, quizá, el mejor exponente del *Beaux Arts* en la Argentina.

Cruzando la plaza San Martín, el actual edificio del Círculo Militar fue concluido en 1912, originariamente concebido como residencia para José C. Paz, miembro de otra de las más importantes familias del país y propietario del diario *La Prensa.* En la construcción del edificio, que fue proyectado en París por Louis Sortais [23], se utilizaron, como en casi todos los ejemplos anteriores, materiales importados para los revestimientos, herrajes, artefactos y todo tipo de accesorios. También en los alrededores de la plaza San Martín se destaca la basílica del Santísimo Sacramento, obra encargada en estilo románico poitevino y proyectada por arquitectos franceses [24]. En el centenario, la plaza San Martín albergaba la primera sede del museo de Calcos de Bellas Artes, donde se expusieron las obras de arte internacionales durante los festejos. El museo estaba instalado en la construcción metálica del pabellón argentino en la Exposición Universal de París de 1889 que fuera desarmado, embarcado y montado nuevamente en Buenos Aires.

El edificio del Congreso Nacional fue uno de los proyectos más ambiciosos entre los destinados al gobierno nacional. La nueva sede,

[23] Las obras fueron dirigidas por el arquitecto Agote quien, junto al ingeniero Gainza, diseñó el edificio del diario *La Prensa* en avenida de Mayo, en 1897.

[24] El estilo románico poitevino es una variante del estilo románico difundida en la región de Poitiers, Francia, durante los siglos XI y XII. Esta basílica fue encargada y donada por la familia Anchorena. Los arquitectos Coulomb y Chauvet fueron autores de los planos y la obra fue dirigida por el sacerdote salesiano y arquitecto Ernesto Vespignani, quien también es autor de algunas obras religiosas en los barrios, como la iglesia de San Carlos Borromeo (1909) y la basílica de Nuestra Señora de Buenos Aires (1912).

ubicada en la manzana formada por la avenida Entre Ríos, Rivadavia, Combate de los Pozos e Hipólito Yrigoyen, enfrenta la actual plaza de los Dos Congresos; fue proyectado por el italiano Víctor Meano en 1895 y terminado en 1906. El edificio y su gran cúpula rematan la perspectiva «parisina» de la avenida de Mayo en cuyo otro extremo está la casa de Gobierno. Otros edificios construidos en esos años para la administración nacional fueron el palacio de los Tribunales, comenzado en 1904 frente a la plaza Lavalle; el palacio de Correos, ubicado sobre el entonces paseo de Julio (hoy avenida Leandro N. Alem), ambos diseñados por Norbert Maillart, y el edificio de la aduana, proyectado por Pablo Hary y Eduardo Lanús en 1911 [25].

Entre las grandes residencias urbanas de las principales familias porteñas ubicadas en la zona de la Recoleta, sobresalen, además de los tres ejemplos paradigmáticos de la plaza San Martín ya mencionados, la residencia de Daniel Ortiz Basualdo, proyectada por el francés Pablo Pater, entre 1912 y 1914 (hoy embajada de Francia), y la actual sede de la Nunciatura Apostólica, diseñada en 1909 por Edouard Le Monier para Adelia María Harilaos de Olmos, ubicada en la calle de los grandes palacios porteños, la actual avenida Alvear, utilizando el mismo modelo de *grand hotel particulier* que había adoptado la mayoría de las grandes residencias de la época. Eduardo Wilde, quien describió con particular dramaticidad la vida en los conventillos, describió también, pero con ironía, la decoración, el mobiliario y el tipo de vida que se llevaba en estos palacios. En una hipotética carta a un amigo escrita desde la ciudad de Río Cuarto, decía:

> ¿Sabes por qué me he venido? Por huir de mi casa donde no podía dar un paso sin romperme la crisma contra algún objeto de arte. La sala parecía un bazar, la antesala *idem*, el escritorio ¡no se diga!, el dormitorio o los veinte dormitorios, la despensa, los pasadizos y hasta la cocina estaban repletos de cuanto Dios crió. No había número de sirvientes que diera abasto; la luz no entraba en las piezas por causa de las cortinas; yo no podía sentarme en un sillón sin hundirme hasta el pescuezo en los elásticos; el aire no circulaba por culpa de

[25] Tanto Tribunales como Correos fueron terminados muchos años después: en 1942 los Tribunales y en 1928 el Correo, cuando ambos edificios resultaban ya obsoletos para sus respectivos fines. Ortiz, Federico, pp. 245-249.

los biombos, de las estatuas, de los jarrones y de la grandísima madre que los dio a luz [26].

Buenos Aires tuvo su primera Escuela de Arquitectura en 1901, en la Facultad de Ciencias Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires. Tenía como profesores a arquitectos extranjeros o a los más prestigiosos arquitectos argentinos diplomados en el extranjero o en el país como ingenieros-arquitectos. Pero las grandes obras del período no fueron encargadas a los noveles arquitectos nativos, sino a los extranjeros, dado el prestigio social que dicho encargo implicaba. Muchos de los arquitectos extranjeros a quienes se encargaban los proyectos, jamás vinieron a Buenos Aires. Entre las obras de gran envergadura proyectadas desde los estudios parisinos figuraban las firmadas por René Sergent, como el palacio Errázuriz (1911-1916), hoy museo Nacional de Arte Decorativo, y la residencia de José M. Bosch (1912-1914), actualmente residencia del embajador de los Estados Unidos. En ambas fue adoptado el clasicismo francés del siglo XVIII.

Dentro de los programas de edificios destinados a la educación pública, uno de los más importantes dispositivos gubernamentales destinados a «argentinizar» la heterogénea masa social, sobresalió la escuela Presidente Roca que condensa el espíritu clásico y riguroso que se pretendía para la enseñanza media [27]. En otra clave estilística dentro del eclecticismo generalizado, se debe destacar el Colegio Nacional de Buenos Aires (1912) ubicado en la calle Bolívar entre Alsina y Moreno, también obra de Maillart. Para la educación universitaria fue construido el edificio neogótico, primitivamente destinado a Facultad de Derecho (1910) y más tarde a la Facultad de Ingeniería, y la Facultad de Filosofía y Letras (1910), utilizada actualmente como sede del rectorado de la Universidad de Buenos Aires, diseñada por Emilio Agrelo.

Las tiendas *Bon Marche* (1891), ubicadas en Florida y Córdoba, actuales Galerías Pacífico, fueron transformadas en la década de 1940 y restauradas nuevamente a partir de 1990. Originariamente se concibieron a la manera de las grandes galerías comerciales parisinas y tomaron

[26] Wilde, Eduardo, «Vida Moderna», del libro *Prometeo y Cía.*, 1980, p. 28 (primera edición de 1899). Sobre Eduardo Wilde ver apéndice «Biografías».

[27] Fue diseñada por Carlos Morra, autor también del edificio para Loterías de la calle México, que fue inaugurado como Biblioteca Nacional.

como modelo a las Galerías Vittorio Emanuelle de Milán. Constituyeron un anticipo de las primeras modificaciones de la trama peatonal de la ciudad, al perforar la manzana con calles peatonales cubiertas, entre las que se cuenta la Galería Güemes, en la calle Florida, construida en 1915 [28].

Importantes construcciones fueron destinadas a prestar servicios urbanos, entre ellas las terminales de los ferrocarriles Mitre y Belgrano en la zona de Retiro. Las cubiertas metálicas de los andenes del Mitre, que por sus dimensiones y tecnología fueron de las más avanzadas de la época, están precedidas por un gran edificio que adoptó los modelos académicos imperantes [29].

Los barrios porteños

La ciudad de Buenos Aires aumentó tres veces y media su población entre 1887 y 1914. A pesar del vertiginoso crecimiento físico conservó su integración y unidad. Según Scobie, esto fue posible gracias a dos factores que funcionaron como fuertes elementos de cohesión: la consolidación de los barrios y el mantenimiento y fortalecimiento del centro [30].

Así como el distrito central conservó, acrecentó y concentró las actividades administrativas, comerciales y culturales de la ciudad, reforzando sus funciones representativas a nivel urbano y nacional, los barrios nuevos y viejos fueron los escenarios del lento proceso de integración social y cultural de los porteños. Criollos de la llanura pampeana e inmigrantes italianos y españoles se mezclaron y convivieron en los barrios, dando lugar a formaciones culturales inéditas, distintas a la tradicional [31].

[28] Las tiendas *Bon Marche* fueron diseñadas por Emilio Agrelo. La Galería Güemes, diseñada por el italiano Fracisco Gianotti, constituye el basamento de un edificio de 15 pisos, considerado como el primer «rascacielos» de Buenos Aires.

[29] El edificio del actual Ferrocarril Mitre fue proyectado por Eustace Lauristone Conder, Sydney Follet y Francis Farner (ingleses) para el Ferrocarril Central Argentino construido entre 1911 y 1914. Más al este y de menores dimensiones, la terminal del actual Ferrocarril Belgrano fue proyectada por Louis Faurri Dujarric (c. 1912) para el entonces Ferrocarril Central Córdoba. Ortiz, Federico, pp. 324-329.

[30] Scobie, James y Aurora Ravina de Luzzi, pp. 182-187.

[31] Romero, José Luis, 1983 (c), pp. 9-18.

Tanto el centro como los barrios fueron objeto de distintos niveles de preocupación por parte de la intendencia municipal y de los organismos públicos nacionales. Al igual que en la década de 1880, las principales inversiones y trabajos públicos estuvieron concentrados en el distrito central. Mientras tanto, los barrios más alejados del centro permanecieron por muchos años con escasa o nula infraestructura de servicios, y una edificación más bien baja, construida por albañiles y constructores, con pocos edificios importantes ubicados sobre las calles principales y alrededor de las plazas. Los tranvías y en algunos casos los trenes fueron los primeros servicios urbanos de estos barrios y posibilitaron, con la venta a plazos de tierras de escaso valor, vivir en un barrio alejado del centro y dirigirse diariamente al trabajo. Al tiempo que arreciaban las discusiones acerca de la transformación del centro y sus inmediaciones, en los barrios se invertía muy poco en obras públicas o en grandes emprendimientos privados. Los barrios se formaron principalmente al ritmo de pequeñas inversiones privadas destinadas a la construcción de la casa propia. La municipalidad ejercía un control indirecto sobre su crecimiento, a través de la apertura de calles y de las concesiones de líneas de tranvías y de mercados. La respuesta municipal a los requerimientos de los vecinos —transporte, pavimentos, alcantarillado, alumbrado, agua corriente y desagües cloacales— fue lenta y se resolvía, en los casos del transporte y el alumbrado, mediante convenios con compañías privadas.

Descripción de la mancha urbana en 1895

En el plano topográfico de la ciudad de Buenos Aires levantado por la Oficina de Obras Públicas en 1895, se puede observar que dentro de los límites administrativos de la ciudad sólo estaban densamente edificadas y pobladas las manzanas del distrito central y los barrios adyacentes. El área más densamente edificada terminaba hacia el oeste en las calles Jujuy y Centro América (hoy avenida Pueyrredón). Más allá la edificación se hacía menos densa y hacia el oeste de la avenida La Plata sólo existía una hilera de tres o cuatro manzanas edificadas sobre la avenida Rivadavia. Las vías del ferrocarril del oeste, que corrían por Centro América uniendo plaza Once con Retiro, y luego con la plaza de Mayo —más tarde levantadas— definían el límite norte de la edifi-

cación. Hacia el sur de Rivadavia, la extensión de la superficie edificada era menor y la zona más densamente construida terminaba cerca de la calle Garay, en las inmediaciones de la plaza Constitución y la avenida Caseros.

Los barrios de Flores, Belgrano, Barracas y la Boca eran pequeños núcleos de edificios separados del centro por áreas despobladas o escasamente pobladas formadas por grandes zonas baldías, chacras, quintas o tierras de cultivo o pastoreo, atravesadas por algunos caminos de tierra que se dirigían a los pueblos del interior: la avenida Rivadavia salía hacia el oeste, Montes de Oca y el camino a puente Alsina hacia el sur, la avenida San Martín y la avenida Libertad (hoy Constituyentes) hacia el partido de San Martín, y la avenida Santa Fe hacia Palermo, Belgrano y los pueblos del norte. Otros caminos vinculaban entre sí a distintas zonas de la ciudad, como el camino de la Floresta o la calle Lacarra (en el barrio de Floresta) que unían el camino a puente Alsina con la avenida Rivadavia; el camino conocido como de Campana y de Pilar (hoy avenida del Trabajo) que llevaba a Nueva Chicago; la calle Larga del Ministro Inglés (hoy Scalabrini Ortiz y ex-Canning) que vinculaba Palermo con Villa Crespo, y la calle Pampa que unía Belgrano con Villa Las Catalinas (hoy parte de Villa Urquiza).

Los terrenos del vasto sector del sur y suroeste de la capital (Vélez Sarsfield) eran los más bajos y despoblados y estaban subdivididos en grandes quintas. En el oeste y el noroeste de la capital, también había grandes terrenos apenas cruzados por caminos. A estas extensas tierras despobladas, no transformadas aún en terrenos urbanos, se le debían sumar los terrenos vacíos en muchos barrios, que si bien estaban loteados y con sus calles trazadas en un plano, no siempre estaban abiertos y tenían aún muy baja ocupación en edificios y población, como Villa Las Catalinas y Villa Modelo (hoy Villa Urquiza) en el deslinde norte de la capital, o Villa Crespo en el camino a la Chacarita. «Todo era campo por aquí —describía un antiguo poblador de Villa Modelo en 1900— en cuatro manzanas sólo había dos casas. Una era de unos vascos pasteros que llegaron al lugar en 1874. Tenían hornos de ladrillo y también sembraban alfalfa» [32]. Muchos terrenos de la capital conservaban aún sus actividades periurbanas agrícolas —quintas y pasturas— pero

[32] Del Pino, Diego, p. 24.

ya habían incorporado otras actividades subsidiarias de la ciudad, como la fabricación de ladrillos para una demanda incesante y creciente de materiales de construcción.

Gran parte de los antiguos caminos se convirtieron en los ejes que orientaron el trazado de las calles de los nuevos loteos y, en muchos casos, determinarían las direcciones predominantes de la nueva cuadrícula que iría rellenando las áreas aún no urbanizadas de la ciudad. En los diversos giros de la cuadrícula pueden leerse hoy las distintas etapas de urbanización de áreas enteras de la ciudad.

Antiguas calles de extenso recorrido, como la avenida Rivadavia, fueron marcando la dirección ortogonal de las calles que la cruzaban y la de las calles vecinas. Los encuentros con el trazado girado originaron algunos cruces irregulares demasiado aislados para interrumpir la monótona cuadrícula. Otras calles como la avenida San Martín y la avenida Juan B. Justo (que más adelante cubriría el entubamiento del arroyo Maldonado) no marcaron direcciones preponderantes del trazado y permanecieron como diagonales en un trazado que obedecía leyes más generales.

1910: La ciudad expandida. Descripción de algunos de sus barrios

Habíamos mencionado que la creciente población de la capital comenzó a radicarse, a principios de siglo, en barrios alejados del centro. Algunos barrios crecieron y prosperaron con rapidez, como Villa Devoto y Villa Urquiza, y otros no, como Villa Lugano y Villa Soldati al sur, y La Paternal y Villa Ortúzar al noroeste, donde por largos años permanecieron muchos lotes vacíos. Los viejos barrios como La Boca, Barracas, Flores y Belgrano, se densificaron y se vincularon con cierta rapidez al centro y sus adyacencias, gracias al tendido de las líneas de tranvías y de los trenes suburbanos (figura número 10).

Nuevos barrios, como Villa Devoto y Villa Urquiza se formaron alrededor de las estaciones del ferrocarril con el parcelamiento y la venta de las viejas quintas o solares. Otros crecieron espontáneamente alrededor de un foco como el barrio del Abasto en torno al mercado ubicado en Corrientes y Laprida (1889), o Nueva Pompeya donde estuvieron los Corrales Viejos, o Palermo en torno a plaza Italia. Otros

barrios de crecimiento espontáneo se desarrollaron a lo largo de las vías de los tranvías y avenidas, como Villa Crespo y Almagro [33].

Cercanos al centro, los barrios de Balvanera y de San Cristóbal eran los de mayor densidad en 1910. También tuvieron un moderado crecimiento entre 1904 y 1909. Un 15 por ciento de la población del barrio vivía, a principios de siglo, en conventillos ocupados por una mezcla de inmigrantes muy similar a la del promedio de la ciudad. Estaban bien aprovisionados de agua corriente, cloacas, recolección de residuos e iluminación de gas. Sus calles parejas estaban asfaltadas y muchas veredas arboladas. Tenían un excelente servicio de tranvías que en 30 minutos llegaban a la plaza de Mayo.

Vecinos al centro por el norte, el Socorro y el Pilar eran los barrios elegantes por excelencia. Al igual que el centro, presentaban marcados contrastes. Al lado de viviendas muy precarias se desplegaban enormes mansiones y en sus calles se cruzaban los elegantes con los más pobres, mendigos y patricios, viejos nativos y recién llegados. El Socorro creció y se consolidó entre 1870 y 1900. Para el centenario era uno de los barrios ya consolidados adyacentes al distrito central. Tenía una buena cobertura de servicios de agua corriente, cloacas y recolección de residuos, sus calles estaban adoquinadas, con veredas e iluminadas por gas y estaba muy bien vinculado a otros barrios con tranvías. El Pilar, que incluía el barrio Norte y la Recoleta, tampoco creció mucho entre 1904 y 1914 ya que se había consolidado en las dos últimas décadas del siglo XIX. También aquí, junto a los adinerados habitantes de las mansiones y *petit hotels* se encontraban los habitantes de los conventillos que sumaban el 30 por ciento del total de la sección. Al lado de manzanas ocupadas por sólo cuatro grandes mansiones se encontraba otra habitada por 1.000 inmigrantes turcos. Tenía una infraestructura completa y estaba muy bien aprovisionado con líneas de tranvías ya que rara vez se debía caminar más de dos cuadras para tomar uno.

Lejos del centro, el sur y sudoeste eran en 1910 las áreas menos desarrolladas de la ciudad, predominando los terrenos bajos y anegados vecinos al Riachuelo. Exceptuando La Boca y Barracas, eran las áreas más deshabitadas y de menor valor inmobiliario. Allí se ubicaron las primeras industrias incipientes y las actividades que requerían mucho es-

[33] Romero, José Luis, 1983 (c), pp. 9-18.

pacio y producían olores y residuos, como los mataderos y el basurero. Excepto en La Boca y Barracas, las nuevas urbanizaciones carecían de agua corriente, cloacas, pavimentos, veredas e iluminación de las calles; tampoco se recolectaban los residuos y no existían líneas de tranvías directas a otros barrios y al centro, excepto la línea que salía desde Flores. El muy bajo valor de la tierra atrajo a muchos trabajadores para establecerse en la zona. Se alejaban del hacinamiento e insalubridad de los conventillos del centro para adquirir a largo plazo su terreno, contruir su casilla primero y luego su casa propia de material, pero no tuvieron hasta muchos años más tarde las facilidades del centro.

Uno de los barrios del sur fue el de parque de los Patricios que no fue fundado ni formalmente trazado; su nombre no provenía de ordenanza alguna. Se desarrolló en las cercanías del sitio donde funcionaron los mataderos del sur, traladados en 1901 a los nuevos terrenos más alejados aún de Nueva Chicago, en el deslinde sudoeste de la capital. En los terrenos vacantes se creó el parque de los Patricios, que fue inaugurado en 1913. Nativos e inmigrantes componían la población de ese barrio. A los primitivos trabajadores de los mataderos (matarifes, enlazadores y reseros) que eran predominantemente de origen pampeano, se agregaron, a partir de 1880, italianos que recalaban en «el barrio de la sangre y los malos olores», en busca de trabajo en las fábricas de bolsas, velas, sebo, graserías y curtiembres, herrerías y saladeros que se desarrollaron en las cercanías de los mataderos [34]. Los inmigrantes levantaron la mayoría de las humildes casas del barrio utilizando los ladrillos provenientes de hornos cercanos, todas bajas y muchas sin sala ni comedor. Para los que no podían acceder a un terreno y casa propia, las empresas inmobiliarias contruyeron en la zona grandes inquilinatos.

A unos seis kilómetros al oeste del centro, en el antiguo pueblo de Flores transformado en barrio, junto a las casas de veraneo que los porteños acaudalados habían instalado después de las epidemias de cólera de 1870 y fiebre amarilla de 1871, obreros y empleados construyeron sus casas después de 1900. Utilizando el ferrocarril o el tranvía, podían llegar rápidamente al centro y a su trabajo. Flores tenía agua corriente, cloacas, alumbrado eléctrico, pavimento y veredas. Hacia allí se había tendido la primera línea de ferrocarril y una de las primeras

[34] Llanes, Ricardo, p. 13.

líneas de tranvías. Fue el primer barrio integrado físicamente al centro por una línea continua de edificación sobre la avenida Rivadavia.

El barrio de Villa Urquiza, ubicado cerca del límite noroeste de la capital, fue fundado, trazado y loteado en la década de 1880. Tuvo un rápido crecimiento en las primeras décadas del XX. El paraje denominado en ese entonces «Lomas Altas», por ser uno de los puntos más altos de la Capital Federal, fue adquirido por la sociedad «Muelle de las Catalinas» con el objeto de rellenar unos terrenos ribereños del centro de la ciudad, donde la sociedad proyectaba construir las instalaciones necesarias para el funcionamiento del muelle ubicado en el paseo de Julio y calle Paraguay [35]. Con ese fin se desmontó buena parte de estos terrenos y la tierra fue llevada en chatas y carretas a lo largo de las actuales avenidas Constituyentes y Triunvirato-Corrientes hasta la ribera. Por haber servido de relleno, el paraje perdió parte de su antigua arboleda y principalmente buena parte de su altura, disminuida también por el consumo de tierra para fabricar ladrillos en los hornos que allí se instalaron. Una vez rellenados los terrenos ribereños, la sociedad decidió vender las «Lomas Altas» y le encargó al ingeniero Emilio Agrelo el trazado del nuevo barrio que fue inaugurado en 1887 con el nombre de «Villa Las Catalinas» [36]. Constaba de unas 60 manzanas ubicadas al norte de las vías del ferrocarril que se dirigía a Rosario, cuya estación se inauguró en 1889. A partir de esa fecha, la población del barrio se incrementó. A las primitivas familias de inmigrantes italianos y españoles que explotaban chacras y hornos de ladrillo desde antes de 1880, se le agregaron los que trabajaron en el acarreo de tierra al centro y luego aquellos inmigrantes que pudieron acceder a la compra de lotes. Villa Las Catalinas y Villa Modelo, creada poco después al otro lado de las vías, que constituyen hoy el barrio de Villa Urquiza, tuvieron escasas construcciones hasta 1900. En esos años comenzó su rápida ocupación con el concurso de las empresas loteadoras, uno de cuyos anuncios proclamaba lo que fue casi el lema de la época: «La tierra es oro» [37].

[35] Francisco Seeber (intendente de la ciudad de Buenos Aires entre 1889 y 1890) obtuvo en 1872 la concesión para fundar la empresa «Sociedad Muelle y Depósitos las Catalinas». Del Pino, Diego, p. 15.

[36] *Idem,* p. 17.

[37] *Idem,* p. 31.

Al norte de la capital, los barrios de Belgrano y Palermo experimentaron un rápido crecimiento y hacia 1910 estaban vinculados a la ciudad mediante el ferrocarril y la paulatina extensión de los tranvías, a lo largo de las avenidas Santa Fe y Cabildo. El acceso por ferrocarril, cuyo boleto era más caro que el del tranvía, concentró en esos barrios a una población más próspera formada por obreros y empleados en ascenso, profesionales y comerciantes, que se agregaron a los viejos vecinos instalados en Belgrano desde el éxodo producido por la fiebre amarilla. No tenía conventillos y su crecimiento relativo y absoluto era uno de los mayores de la ciudad. En algunos sectores de Belgrano había agua corriente y su centro estaba pavimentado y alumbrado por gas. Si bien casi no tenía conventillos, en los terrenos bajos cercanos al río se encontraba la zona insalubre y marginal llamada el Bajo Belgrano, donde se habían instalado precarias casillas.

La vivienda de los trabajadores

Escasas fueron las opciones de vivienda que tuvo la población trabajadora de Buenos Aires, tanto la inmigrante como la nativa. Los conventillos ubicados en el centro y en algunos barrios aledaños, como San Cristóbal, Balvanera y el Socorro, y en barrios un poco más alejados como La Boca y Barracas, fueron los receptores por excelencia de los trabajadores inmigrantes. Las ventajas que tenían estos hacinados conventillos eran la cercanía a los lugares de trabajo y la posibilidad de disponer, aun en los precarios baños, piletas y cocinas del conventillo, de agua corriente y cloacas, así como de veredas y pavimentos, escuelas, atención médica y comercios en las cercanías.

El conventillo fue la forma de vivienda de los sectores populares que concentró la mayor preocupación pública e institucional, así como los mayores esfuerzos de control, por lo dramático de la presencia de estas precarias condiciones de vida en el mismo corazón de la ciudad. Pero, a pesar de ser la forma de vivienda sobre la que hay más información, no fue la única alternativa habitacional de los trabajadores ni la más extendida ya que, en los años de mayor carencia de viviendas, no absorbió más del 20 por ciento de la población. En el centro, muchas familias de trabajadores vivían en condiciones habitacionales malas y bastantes similares a las de los conventillos. Ocupaban casas de pen-

sión o casas de familias que alquilaban cuartos o piezas subarrendadas por el inquilino principal, o departamentos pequeños o estrechas casas de dos o más pisos que albergaban como inquilinos a varias familias [38]. Otras opciones para los pobres fueron las casillas hechas con materiales baratos y de desechos colocadas en los barrios alejados y en zonas de rápida urbanización, a veces sobre terreno propio. Se agregaban también las viviendas ocasionales como los vagones abandonados y las viviendas constituidas en el mismo lugar de trabajo que incluían, desde las residencias de los domésticos en las casas de familia, hasta los empleados u obreros que dormían sobre o detrás de los mostradores de los comercios y en los talleres. Por último debe destacarse que gran número de las viviendas y de los cuartos eran utilizados como lugares de trabajo y las condiciones de habitabilidad en ellos eran las menos ventajosas [39]. En términos generales, considerando la calidad de la vivienda y de su entorno y su accesibilidad, La Boca y San Cristóbal sur estaban en las peores condiciones, seguidas por condiciones regulares en el resto de la ciudad, con excepción del centro, Balvanera norte y Pilar, Flores, San Carlos sur y las extensas y despobladas secciones de Belgrano y Palermo, que poseían aceptables condiciones de habitabilidad [40].

La proporción de habitantes que vivía en conventillos hasta la década de 1890 se mantuvo, es bueno reiterarlo, en cerca de un 20 por ciento. Más adelante, esta proporción fue disminuyendo sensiblemente: en 1904 bajó a un 14,1 por ciento y 15 años más tarde, en 1919, los conventillos albergaban sólo a un 8,9 por ciento de la población [41]. Esta disminución fue paralela al mencionado auge de la venta de pequeños lotes en numerosas y reducidas cuotas, al aumento de los salarios de los trabajadores y al tendido de los tranvías que determinaron el ritmo y la tendencia de la expansión urbana desde principios de 1900, formando y poblando los barrios de Buenos Aires. El mercado inmobiliario y financiero, coordinado con los capitales que se invertían en el tendido de las líneas de tranvías, fue uno de los mejores negocios

[38] Scobie, James, p. 187.

[39] Scobie identifica algunos de estos tipos de vivienda de los sectores populares en el centro. *Idem,* p. 187. Para las distintas formas que adoptó la vivienda popular ver Armus, Diego, 1985, p. 60.

[40] Facciolo, Ana María, 1981, pp. 549-554.

[41] Yujnovsky, Óscar (a), 1974, p. 357.

de Buenos Aires y auspició un nuevo tipo de vivienda para trabajadores y empleados: la casa propia.

A partir de la compra del lote, comenzaba para los nuevos y modestos propietarios un largo esfuerzo que comenzaba con la instalación de una casilla de materiales precarios y terminaba 10 o 15 años más tarde con la casa de material. Si bien las condiciones de vida eran difíciles en estos barrios apartados, que carecieron durante mucho tiempo de agua, cloacas y pavimentos, al embarcarse en la aventura de la casa propia, los trabajadores más acomodados, por una cuota mensual menor que el alquiler que pagaban por la pieza en el centro, cambiaron el hacinamiento y los riesgos de enfermedades de los conventillos por la esperanza de una vida más saludable y menos promiscua.

El gran auge de la casa propia no sólo fue movilizado por el mercado sino que fue apuntalado por valores ideológicos, ya que implicaba un mayor arraigo y seguridad para los trabajadores. También constituyó, durante décadas, un signo inequívoco de positivo ascenso social. Para la elite dirigente era un modo instrumental adecuado para mantener a los trabajadores contenidos dentro de modelos no contestatarios [42].

En los barrios de reciente poblamiento, como Villa Urquiza, Parque de los Patricios y Villa Devoto, la ausencia de redes de agua corriente y cloacas era casi total. En 1904, sobre el total de población de la ciudad de Buenos Aires solamente poco más de la mitad tenía servicio de agua y sólo un tercio de cloacas. Con las obras de salubridad en plena ejecución, en 1914 la población servida con agua corriente aumentó al 73 por ciento pero la proporción abastecida con cloacas se mantuvo cerca del tercio [43]. Sin embargo, la diferencia entre el centro y sus cercanías y los barrios alejados era muy marcada. Mientras los distritos centrales o vecinos al centro estaban perfectamente abastecidos con agua y cloacas, los distritos más alejados, como Vélez Sarsfield, San Ber-

[42] Joaquín Samuel de Anchorena, intendente de la ciudad de Buenos Aires entre 1910 y 1914, solicitando la aprobación de un contrato de construcción de casa para obreros, decía: «Interesa, sobre todo, la salud y el bienestar de los habitantes y la influencia moral del hogar higiénico y cómodo, por esa sugestión educativa de las cosas que nos rodean y porque la casa propia arraiga las tradiciones y despierta hábitos de ahorro y de orden y mantiene e intensifica los sentimientos conservadores», Boletín del Departamento Nacional del Trabajo, número 25, diciembre de 1913. Citado por Yujnovsky, Óscar (a), 1974, p. 347.

[43] *Idem*, p. 359.

nardo y Belgrano no tenían cloacas ni agua corriente. Solamente en un sector de Belgrano, al igual que en Flores, poco menos de la mitad de la población tenía agua corriente (ver cuadro número 16).

En esta época, el acceso a la vivienda dependió exclusivamente de la iniciativa privada y del ahorro y estuvo sujeto a los vaivenes del mercado inmobiliario. En líneas generales se entendía que el Estado no debía tener intervención directa en la construcción de viviendas obreras. Su función primordial era la de control. Hubo, sin embargo, algunas escasas iniciativas directas del municipio como las de Torcuato de Alvear en la década de 1880, mencionado en el capítulo anterior. Para finales de siglo se fue perfilando un cambio en esta tendencia y se desarrolló una concepción reformista impulsada por las protestas obreras, las reivindicaciones de los socialistas que accedieron en 1904 por primera vez a la representación parlamentaria y la eclosión pública de malestar a través de la huelga de los inquilinos de 1907 [44]. Fue la municipalidad la que legisló franquicias a particulares para la construcción de viviendas obreras en 1905. El mismo año se sancionaba, tambien a instancias de la municipalidad, una ley por la que se autorizaba a construir unas 300 viviendas sobre terrenos fiscales financiadas por la emisión de títulos, a través de la cual se construyeron en el sur de la capital dos barrios de 64 y 116 viviendas individuales: el Buteler, sobre terrenos donados por la familia de ese apellido, y el Patricios, sobre terrenos municipales. A éstos se debe agregar el barrio realizado por la Sociedad Católica San Vicente de Paúl [45].

En un frustrado intento por motivar a la empresa privada, en 1913 la municipalidad firmó un contrato con la Compañía de Construcciones Modernas para edificar 10.000 casas para empleados y obreros, basado en exenciones impositivas a materiales de construcción y préstamos municipales. Esta campaña no tuvo resultados concretos, a pesar de un nuevo contrato firmado en 1922. La acción de fomento de la construcción estuvo liderada por el Banco Hipotecario desde 1899 hasta que se paralizó en 1914 a raíz de la Primera Guerra Mundial. En el ámbito legislativo, en 1912 el diputado Juan F. Cafferata presentó un

[44] Sobre la huelga de inquilinos ver Suriano, Juan, 1983.

[45] Yujnovsky, Óscar (a), 1974, pp. 343-347; y Schteingart, Martha, Ana María Facciolo, Marta Kallinsky, Alicia Toribio y Beatriz Broide, p. 16.

proyecto que después de largas discusiones se convirtió en la ley de Casas Baratas, aprobada recién en 1915 [46]. A través de la Comisión Nacional de Casas Baratas, el Estado participó directamente, y por primera vez, en la construcción de viviendas obreras, entregando un total de 1.095 viviendas entre 1916 y 1943, fecha en que dejó de funcionar.

[46] Sobre el desarrollo de la discusión parlamentaria de la ley de Casas Baratas, que sitúa los límites entre los cuales se concebían las soluciones al problema de la vivienda obrera ver: Yujnovsky, Óscar (b), 1974; Schteingart, Martha y otros, 1974, p. 16; y Gutiérrez, Ramón y Margarita Gutman, 1989, pp. 21-32.

Capítulo VIII

LAS DÉCADAS DE EXPANSIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA 1920-1950

El área metropolitana de Buenos Aires

Una vez concluida la recesión provocada por la Primera Guerra Mundial se produjo en la Argentina una importante reactivación económica [1]. Durante la década de 1920 aumentó significativamente el capital de las sociedades comerciales y creció cuantitativa y cualitativamente la producción material, específicamente de aquellos productos que eran importados en gran parte hasta comenzar la Primera Guerra Mundial, tales como alimentos, textiles, máquinas y vehículos, metales y sus manufacturas. Entre 1911 y 1935 el personal industrial en el país creció de 410.000 a 600.000 ocupados, duplicándose el valor de la producción y casi triplicándose el capital de los establecimientos industriales. Simultáneamente, la fuerza motriz instalada por establecimiento se septuplicó de 7,2 HP en 1914 a 50,2 HP en 1935, evidenciando una mayor tecnificación. Durante la década de 1920, la superficie sembrada con cereales y lino creció de 14.000.000 de hectáreas en 1921 —la misma superficie que en 1914— a 19.000.000 de hectáreas en la campaña de 1929-1930, aumentando considerablemente las exportaciones agrícolas que alcanzaron cifras máximas —15.000.000 de toneladas o más— durante los años 1927, 1928 y 1929 [2]. En el área metropolitana de Bue-

[1] En el trienio 1914-1917 las industrias manufactureras en la Argentina cayeron el 16,9 por ciento y la construcción el 82,4 por ciento. En los 12 años siguientes, hasta la crisis de 1929, la recuperación económica del país se evidencia en un crecimiento de un 146,7 por ciento de la industria manufacturera y en un 749,8 por ciento de la construcción. Díaz Alejandro, Carlos, 1983.

[2] Ortiz, Ricardo, M., 1955.

nos Aires esta reactivación se expresó en un gran incremento de la actividad industrial y de la construcción privada.

El auge económico de los años 20 concluyó bruscamente con la crisis económica mundial de 1929 y la caída de los precios de las exportaciones argentinas. Pocos meses después, 50 años de estabilidad institucional fueron quebrados cuando el 6 de septiembre de 1930, una revolución, encabezada por militares y apoyada por civiles conservadores, derrocó a Hipólito Yrigoyen en el ejercicio de su segunda presidencia. Comenzaron los años de la llamada «década infame» durante los cuales la teoría del «fraude patriótico» convalidó las elecciones de presidente y gobernadores. El general Agustín P. Justo fue elegido presidente en 1932 con el apoyo de conservadores, radicales antipersonalistas contrarios a Yrigoyen y socialistas independientes, reemplazando el proyecto de la revolución del general José Félix Uriburu.

En los primeros años de la década de 1930, la crisis económica prácticamente paralizó todas las obras en marcha. Muchas de las grandes empresas constructoras quebraron y miles de obreros y empleados quedaron sin trabajo, en un clima de desocupación y pobreza reflejado magistralmente en las letras de algunos tangos de esa época, como en «Yira... Yira...» (1930) de Enrique Santos Discépolo [3].

El Estado, conducido nuevamente desde 1930 por la clase dirigente ligada a la exportación agropecuaria, formuló un nuevo modelo económico de tipo proteccionista, fomentó el desarrollo de la industria orientada a la sustitución de los productos importados y emprendió grandes obras públicas. A mediados de la década de 1930 comenzaron a sentirse los efectos de la recuperación económica.

En la ciudad de Buenos Aires se desarrollaban los medios de comunicación; en 1930 funcionaban numerosas emisoras radiales, el cine mudo estaba presente en las numerosas salas del centro y de los barrios y comenzaba el desarrollo del cine sonoro. Viejos y nuevos diarios aumentaban sus tiradas y un público cada vez más alfabetizado consumía cantidades de revistas semanales o mensuales para el hogar y

[3] «... cuando estás bien en la vía, / sin rumbo, desesperao, / cuando no tengas ni fe / ni yerba de ayer / secándose al sol, / cuando rajés los tamangos / buscando ese mango / que te haga morfar, / la indiferencia del mundo / que es sordo y es mudo / recién sentirás». Fragmento de «Yira... Yira...» de Enrique Santos Discépolo. Gobello, José y Jorge A. Bossio, p. 63.

la mujer, novelas, folletines y libros en ediciones baratas, comprados en puestos callejeros y a vendedores ambulantes [4].

Las elites literarias, artísticas y arquitectónicas acercaban a Buenos Aires ideas y personajes de las vanguardias europeas, mientras intelectuales como Scalabrini Ortiz y los fundadores de un nuevo movimiento contestatario —FORJA (1935)— entre los que se encontraban Arturo Jauretche, Homero Manzi [5] y Luis Dellepiane, denunciaban el régimen político, «la colonización pedagógica» y la sujeción económica al imperialismo británico [6]. Denunciaba así Scalabrini Ortiz en 1936:

> Todo está aquí bajo el dominio extranjero. Extranjero es la mayoría del capital bancario, extranjeras las grandes empresas de relaciones públicas, extranjera una parte abrumadora del capital invertido en hipotecas, extranjeros los tranvías y casi todos los medios urbanos de movilidad, extranjeros los poseedores de acciones de una increíble proporción de las sociedades anónimas que embanderan sus edificios los días patrios (...) Extranjeras son las usinas de luz y fuerza, la fábrica de gas y muchas empresas de construcción (...) [7].

La firma del tratado Roca-Runciman (1933) entre el gobierno argentino y Gran Bretaña otorgaba trato preferencial a los capitales ingleses y una de sus consecuencias fue el intento de monopolización de los servicios de transporte en la capital para frenar la competencia del automotor. Sin embargo, este tratado no fue obstáculo para que se desarrollaran a nivel regional planes viales de envergadura. En 1932 fue aprobada la ley nacional de vialidad y creada la Dirección Nacional de Vialidad. Su labor, en la pavimentación de rutas entre pueblos vecinos y la ciudad de Buenos Aires, preparó y facilitó la gran expansión urbana del área metropolitana en las décadas de 1940 y 1950.

En la década de 1940 las industrias productoras de manufacturas que reemplazaban a las importadas, iniciadas en las décadas anteriores,

[4] Para el desarrollo de los medios de comunicación popular ver Ford, Aníbal; Jorge Rivera y Eduardo Romano, 1985; Sarlo, Beatriz, 1985.

[5] Sobre Homero Manzi, como poeta de Buenos Aires, ver apéndice «Biografías».

[6] Fuerza de Orientación Radical de la Joven Argentina (FORJA) fue creado en 1935 y concentraba a los yrigoyenistas opuestos a la dirección del partido liderada por Marcelo T. de Alvear.

[7] Scalabrini Ortiz, Raúl, 1984, p. 23.

tomaron nuevo impulso cuando la Segunda Guerra Mundial paralizó el comercio europeo. Pero su incremento fue mayor desde 1946, cuando el recién electo presidente general Juan D. Perón, transformó la política industrialista en uno de los objetivos básicos del Estado. Esta política fue complementada con la nacionalización de los servicios públicos, la repatriación parcial de la deuda pública externa y el fomento del mercado interno . En el ámbito social se orientó a mejorar la distribución de los ingresos favoreciendo a la creciente masa trabajadora, a los empleados y a los pequeños y medianos comerciantes. Factores de orden político y económico gestaron el golpe militar de 1955 con el que se inició la llamada «Revolución Libertadora».

La aglomeración de Buenos Aires, por su anterior desarrollo industrial, por la red existente de transportes, comunicaciones y servicios, la cantidad de población y la dimensión del mercado interno, seguía ofreciendo las mejores ventajas comparativas del país para la industria. En 1941, la capital y la provincia de Buenos Aires reunían en su conjunto más del 69 por ciento del total de los empleados y obreros ocupados en la industria en todo el país, el 60 por ciento de la fuerza motriz instalada y el 65 por ciento de los sueldos pagados en efectivo [9]. El área metropolitana de Buenos Aires era el más importante mercado del país a la vez que concentraba la mayor cantidad de mano de obra industrial, la mayor parte de las fábricas y talleres y un enorme y creciente número de migrantes del interior, expulsados del campo por la crisis agraria y atraídos por las oportunidades de trabajo de la metrópoli.

En estos años se consolidó el área metropolitana que ya había comenzado a formarse décadas atrás, tomando básicamente sus principales rasgos actuales. La creciente dimensión y complejidad de la aglomeración, que se extendía cada vez más y con mayor número de habitantes, fue al fin reconocida oficialmente a finales de la década de 1940: el censo nacional de población de 1947 identificaba 17 partidos integrando el gran Buenos Aires y en 1948, un decreto de la provincia de Buenos Aires que rigió hasta 1957, adoptaba oficialmente la denominación «Gran Buenos Aires» para el área urbana y rural de los 17 partidos circunvecinos de la Capital Federal.

[8] Ferrer, Aldo, p. 23.

[9] En 1947, la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires reunían el 45,5 por ciento del total de la población del país.

En ese mismo año (1947) se crearon nuevos organismos encargados de dotar, esta vez a la aglomeración en su conjunto, de un plan regulador destinado a encauzar el vertiginoso crecimiento metropolitano. En la capital, se creó el «Estudio del Plan Regulador» que sucedía a oficinas semejantes que existían desde 1932. En el gran Buenos Aires, una «Comisión Asesora» compuesta por el arquitecto José M. F. Pastor y el ingeniero José Bonilla debía expedirse acerca de las «medidas permanentes y provisorias, mediatas e inmediatas» para regular su funcionamiento. La capital obtuvo su plan en 1962, pero los municipios no. En 1966 sólo tres partidos tenían un plan regulador aprobado: Tigre, San Isidro y Morón [10].

Población, industrias y expansión metropolitana

Durante las décadas de 1920 y 1930 la expansión de la ciudad sobrepasó los amplios límites administrativos trazados en 1887. No se extendió, como a principios de siglo, solamente hacia Avellaneda, sino que alcanzó a otras localidades vecinas ubicadas a lo largo de las vías del ferrocarril, como Lanús y Lomas de Zamora al sur, Morón al oeste, San Martín al noroeste y Vicente López al norte. Los más atentos observadores de la ciudad, como el ingeniero y urbanista Carlos María della Paolera [11], comenzaron a hablar del «Gran Buenos Aires» para referirse a la aglomeración, a pesar de que hubo pocos censos que documentasen las cifras del crecimiento de la población [12].

Si bien la ciudad creció físicamente sobre los partidos del gran Buenos Aires, ese crecimiento fue más lento que el aumento de la po-

[10] «Gran Buenos Aires», *Revista de Arquitectura,* número 324, Buenos Aires, diciembre de 1947, pp. 452-454; Yujnovsky, Oscar, 1984, p. 159.

[11] Sobre el desempeño de Carlos María della Paolera, ver apéndice «Biografías».

[12] Entre aquellos que alertaron sobre las características y magnitudes de la expansión metropolitana, figuran Benito Carrasco y Bonifacio del Carril. Benito Carrasco, en 1926 sostenía la necesidad de organizar una confederación de municipios entre el de la capital y los limítrofes, especialmente con los del norte: Vicente López, San Isidro, San Fernando y Las Conchas. Carrasco, Benito, p. 93. Bonifacio del Carril, en 1944, mencionaba que «no es sólo Buenos Aires sino toda una serie de pueblos y ciudades que con diferentes nombres y jurisdicciones forman en realidad un mismo bloque urbano con la capital, la Gran Buenos Aires». Su población se estimaba en 3.500.000 de habitantes sobre 669 kilómetros cuadrados de extensión. Del Carril, Bonifacio, p. 26.

blación, produciéndose una densificación general de la Capital Federal y de los partidos más cercanos a ella. Recién en las décadas de 1940 y 1950 y en coincidencia con el segundo período de crecimiento acelerado de la población del área metropolitana de Buenos Aires, se produjo la gran expansión de la superficie urbanizada acompañada de una baja general de las densidades.

Población

Entre 1914 y 1947 —fechas del tercer y cuarto censo nacional de población, respectivamente— la población de área metropolitana agregó cerca de 2.600.000 habitantes, a los 2.100.000 habitantes que tenía en 1914 (cuadro número 9). Más de la mitad de esa nueva población se instaló en la ciudad de Buenos Aires y algo menos de la mitad en los partidos adyacentes del primer anillo del área metropolitana [13].

Entre 1947 y 1960 se aceleró nuevamente el crecimiento total del área metropolitana. Aun cuando la tasa anual de crecimiento de la población no fue tan alta como durante el primer período de expansión, entre 1895 y 1914, los valores absolutos fueron mucho mayores. Entre 1947 y 1960 se agregaron a los 25 partidos del área metropolitana 2.100.000 personas. Dos tercios de ellas (1.500.000) se instalaron en los partidos del primer anillo que duplicaron su población y constituían

[13] Actualmente, se reconocen en el área metropolitana de Buenos Aires, tres anillos de crecimiento. Los 19 partidos que integran hoy el gran Buenos Aires conforman el primer y seguno anillo. El primero incluye a todos los partidos adyacentes a la Capital Federal: Vicente López, San Martín, 3 de febrero, Morón, La Matanza (1/3 de su superficie), Lanús, Lomas de Zamora y Avellaneda, más otros dos ubicados al norte: San Isidro y San Fernando (sin islas) y uno al sur: Quilmes. Estos partidos están vinculados entre sí por el Camino de Cintura, fueron los primeros en urbanizarse y tienen hoy la mayor densidad de población y mejor cobertura de servicios. El segundo anillo está compuesto por los partidos de Tigre, General Sarmiento, Moreno, Merlo, La Matanza (2/3 de su superficie), Esteban Echeverría, Almirante Brown, Florencio Varela y Berazategui. El tercer anillo está formado por los partidos que rodean los anteriores: Escobar, Pilar, General Rodríguez, Marcos Paz, Cañuelas y San Vicente. Son los partidos de más reciente conurbación y sus áreas urbanizadas se extienden de modo tentacular sobre las principales vías de comunicación, repitiendo el mismo modelo de crecimiento radial desarrollado en las primeras expansiones urbanas metropolitanas producidas a fines del siglo XIX. En estos partidos aún predominan las áreas rurales.

en 1960 casi la mitad de toda la población del área metropolitana. Al mismo tiempo que se urbanizaban estos partidos del primer anillo, la metrópoli también se extendió rápidamente hacia la periferia, a lo largo de los rieles del ferrocarril y de los caminos asfaltados. Aun con valores absolutos mucho menores, los partidos del segundo anillo fueron los que en este período crecieron más rápidamente (cuadro números 9 y 10 y figura número 11).

De dónde venían

Desde la década de 1930, pero fundamentalmente durante las décadas de 1940 y 1950, este importante crecimiento demográfico fue impulsado por las migraciones provenientes del interior del país. La inmigración europea prácticamente concluyó por efectos de la crisis de 1930 y aunque tuvo una recuperación en los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial, nunca volvió a tener volúmenes importantes. La población emigrante provenía de todas las provincias del país, pero preferentemente de la provincia de Buenos Aires. Abandonaban el campo por la falta de oportunidades de alcanzar ingresos adecuados, pero eran también atraídos por las oportunidades de trabajo ofrecidas por el rápido desarrollo industrial del área metropolitana y por las mejoras en la calidad de vida que la acelerada urbanización prometía. Entre 1936 y 1947 la proporción de emigrantes del interior que se radicaron en el área metropolitana de Buenos Aires representó casi la mitad del crecimiento vegetativo de la población de las provincias [14].

Durante las décadas de 1940 y 1950 la mayor parte de los nuevos habitantes del área metropolitana ya no fueron los inmigrantes de ultramar, como lo habían sido a principios de siglo, sino argentinos del interior a los que se agregaron luego contingentes de paraguayos, bolivianos y chilenos. En 1946 gran parte de la clase obrera urbana estaba formada por los recién llegados de las provincias [15]. Ellos constituyeron la masa obrera que en 1945 se apropió de los lugares simbólicos de la ciudad en la gran manifestación que culminó el 17 de octubre de 1945

[14] Germani, Gino, 1977, p. 323.
[15] Germani, Gino, 1973, p. 451.

en plaza de Mayo reclamando la libertad del entonces coronel Perón, quién accedió constitucionalmente al gobierno pocos meses después.

La formación del cinturón industrial del gran Buenos Aires

Hasta la década de 1930 se mantuvo la tendencia histórica de asentamiento industrial en el sur de la capital y el gran Buenos Aires, iniciada durante los años de la colonia con los saladeros y curtiembres ubicados a ambas márgenes del Riachuelo. A principios del siglo XX continuaba la radicación de frigoríficos, molinos harineros, astilleros, aceiterías, fábricas de fósforos y otros establecimientos industriales, todos ellos ligados a la red ferroviaria. En la década de 1930 esta tendencia cambió y numerosos establecimientos se instalaron en los partidos del oeste y norte cercanos a la capital, dando forma al cinturón industrial del gran Buenos Aires.

Sin embargo, entre 1930 y 1945 varios establecimientos químicos y textiles se ubicaron aún en el sur, como Dockoil, Papelera, La Bernalesa, Firestone y Ducilo, muchos de ellos producto de las inversiones norteamericanas que habían comenzado en la década de 1920 [16]. El censo industrial de 1935 evidenciaba el importante proceso de industrialización de los partidos de la zona sur, con la concentración en sólo tres de ellos —Avellaneda, Quilmes y Lomas de Zamora— del 70 por ciento del total de los obreros que trabajaban en establecimientos industriales en el gran Buenos Aires [17]. La mayoría trabajaba en industrias

[16] A partir de la década de 1920, a las primitivas inversiones norteamericanas en los frigoríficos, se agregaron inversiones en establecimientos dedicados en su mayoría a artículos industriales, maquinarias, vehículos, artefactos eléctricos, refinerías de petróleo, alimentos, bebidas y productos farmacéuticos como Remington Rand (1913), Kodak (1915), Standard Electric y General Electric (1919 y 1920), Standard Oil (1922), Ford (1923), General Motors (1925), Colgate Palmolive (1927), Refinerías de Maíz (1828), RCA Victor y Philco (1931), y las textiles Sudamtex (1934), Anderson Clayton (1936) y Ducilo (1937). Rapaport, Mario D., p. 26.

[17] De los 61.683 obreros que trabajaban en 1935 en establecimientos industriales en los partidos del gran Buenos Aires, el 54 por ciento lo hacía en Avellaneda, el 11,77 por ciento en Quilmes y el 9,32 por ciento en Lomas de Zamora. En 1947, la situación ya estaba más distribuida: de los 281.589 obreros de los entonces 17 partidos del GBA (1.er y 2.º anillo) el 21,98 por ciento estaba radicado en Avellaneda, el 17,14 por ciento

de alimentos y bebidas, como la elaboración de carnes y frigoríficos, fideerías y cervecerías, en las tejedurías e hilanderías, en los talleres del ferrocarril y en la manufactura de metales. Entre 1914 y 1947, el sur fue el área más poblada del gran Buenos Aires y Avellaneda el partido más densamente habitado en 1947. Otro signo de la importancia adquirida en ese período por el sector sur fue la creación de un nuevo partido, Lanús, desprendimiento del partido de Avellaneda.

Entre las industrias establecidas entre 1930 y 1945 en otros partidos del oeste y norte cercanos a la capital, se encontraban la fábrica de neumáticos Good Year, en La Matanza; la fábrica de pinturas Colorín, en San Martín; la alimenticia Armco y la química Atanor, en Vicente López, y la Standard Electric, en San Isidro. Más adelante, entre 1945 y 1960 se instalarían Textil Oeste, Chrysler y Borgward en La Matanza, Scholnik en Morón, Mercedes Benz en Esteban Echeverría y sobre el acceso norte se instalaron BGH y Fate en San Fernando y Ford en Pacheco, partido de General Sarmiento [18]. En estas nuevas radicaciones industriales perdió importancia la cercanía al ferrocarril y la posibilidad de desaguar hacia el Riachuelo, y fue determinante la cercanía a los grandes accesos pavimentados: entre 1936 y 1941 se construyó la avenida General Paz que circunvala la capital, y pocos años después se agregaba el acceso norte, como parte de la Ruta Panamericana, que facilitaría a partir de la década de 1960 la entrada a la capital del tránsito del norte y del oeste del país. De ese modo, entre 1930 y 1960, se formó el cordón industrial del gran Buenos Aires y comenzó a delinearse la formación de un área industrial más nueva en el norte del área metropolitana a lo largo de la Panamericana, que se desarrolló en los años posteriores.

Las industrias y la Capital Federal

También cerca de la avenida General Paz, pero del lado de la capital, se instalaron algunas fábricas grandes, como las textiles Grafa y

en Lanús y el 15,94 por ciento en San Martín. Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo. IIED-América Latina, 1991, p. 166.

[18] Schvartzer, Jorge, p. 227.

Sudamtex (1940) y la de artículos eléctricos Philips en el noroeste. Sólo un par de estos grandes establecimientos se ubicaron en la vieja área industrial de Barracas, como Sudamtex y Cuareta Volcán en Barracas. El hecho es que, a principios de la década de 1940, la Capital Federal era todavía el área industrial más importante del área metropolitana, triplicando con poco más de 300.000 el total de los obreros industriales de los 25 partidos del gran Buenos Aires [19]. Pocos años más tarde la proporción de los obreros industriales en la ciudad de Buenos Aires se redujo y hasta disminuyó su número total a partir de la década de 1950, debido a que a las industrias les resultaba más rentable y eficaz localizarse en terrenos suburbanos ubicados fuera de la capital.

La ciudad capital terminó prácticamente de poblarse durante las décadas de 1930 y 1940, alcanzando una población de cerca de 3.000.000 de habitantes en 1947 que se ha mantenido con muy pocas variaciones hasta la actualidad. Sin embargo, a pesar de esta estabilización demográfica, se produjeron en la misma capital, cambios en la distribución espacial de la población, en las densidades de los distritos, y en la localización y desarrollo de los usos industriales, comerciales y de servicios. Durante esas décadas se poblaron y consolidaron los barrios de la capital con viviendas y con numerosos talleres, fábricas pequeñas y medianas y algunas grandes. Sus calles y plazas, bares, clubes y bibliotecas fueron el escenario donde se conformó una nueva cultura urbana de la ciudad.

Numerosos obreros industriales, cuentapropistas dedicados a la confección y a la construcción, y empleados públicos y de comercios habitaban los barrios. La mayoría de los obreros industriales estaba ubicada en los barrios más periféricos y alejados del centro, aquéllos que se poblaron con más rapidez entre 1914 y 1947 pertenecientes a las secciones de Vélez Sarsfield, San Bernardo y Belgrano. Trabajaban

[19] Según la *Estadística Industrial de 1941* había en la Capital Federal 302.849 obreros y en el gran Buenos Aires 110.000, de los cuales el 50 por ciento estaba radicado en Avellaneda. *Estadística Industrial de 1941*, Dirección Nacional de Estadísticas y Censos, Buenos Aires, 1944, p. 169 y siguientes. El mayor número de obreros industriales en la capital se registró a mediados de la década de 1940 y luego comenzó a descender en valores absolutos. Según Lindenboim, en 1935 había en la capital 217.052 ocupados en la industria; en 1939, 267.498; en 1946, 422.651; en 1948, 417.992; en 1954, 398.322; y en 1960, 292.395. Lindenboim, Javier, p. 37.

principalmente en confecciones, en la construcción y materiales de construcción y en la manufactura de metales. Los empleados en industrias alimenticias eran más numerosos en el sur, los textiles en el noroeste y norte y los gráficos al sur de la plaza de Mayo, en los barrios de Concepción, Montserrat y también en Barracas [20].

Entre 1947 y 1960 la Capital Federal perdió algunos habitantes y sólo creció algo la población de los barrios de la sección Vélez Sarsfield (cuadro número 13). Todos los demás barrios o mantuvieron su población, como Devoto, Belgrano, Pilar, Socorro, Palermo, Flores y Caballito, o perdieron población residente al tiempo que aumentaban las actividades comerciales como Balvanera, Concepción y San Cristóbal —que más adelante conformarían el macrocentro de la ciudad— y las secciones céntricas, de netas funciones administrativas, comerciales y financieras, como Montserrat y San Nicolás. En los barrios del norte como Pilar y Socorro y en el distrito central, la renovación edilicia cobró nuevo impulso (ver figura número 12).

Expansión metropolitana

A partir de la década de 1940, coincidiendo con el rápido aumento de población que se produjo entre 1947 y 1960, la aglomeración se expandió físicamente tranformando en suelo urbano extensos y cada vez más alejados terrenos a lo largo de los rieles del ferrocarril y las rutas. No fue sólo el desarrollo de las comunicaciones viales lo que permitió esta gran suburbanización. La impulsaron también dos políticas estatales de redistribución del ingreso: el subsidio a las tarifas de transporte automotor suburbanas, y las facilidades otorgadas a pequeños propietarios para obtener créditos oficiales para viviendas. De ese modo, se multiplicaron los pequeños propietarios que se instalaban en suburbios cada vez más alejados ayudados por los créditos —verdaderos subsidios— otorgados por el Banco Hipotecario Nacional. También aumentaron los propietarios en la capital, cuando los inquilinos de los departamentos y casas, cuyos alquileres fueron congelados en 1943, pudieron optar después de la sanción de la ley de Propiedad Horizon-

[20] Facciolo, Ana María, 1988.

tal en 1948, por la compra de la vivienda alquilada que los dueños querían vender a causa de la nula rentabilidad que obtenían de ella [21]. Aquéllos que no podían acceder a la propiedad pudieron alquilar pero sólo hasta que en 1943 la ley de congelamiento de alquileres redujo el mercado de alquiler. Muchos emigrantes rurales sin acceso a los planes de vivienda pública y sin poder alquilar, aumentaron el número y población de las villas miseria, que rápidamente crecieron en el cinturón suburbano y en algunas zonas de la capital.

Buscando precios de lotes accesibles a sus ingresos, aumentaron las distancias y el tiempo utilizado en los viajes a los lugares de trabajo y ya en 1947 era evidente un mayor alejamiento entre las zonas de vivienda y las áreas industriales y comerciales. Esta situación se agudizaría entre 1960 y 1970 con la instalación de viviendas en los partidos más alejados, menos industrializados y con peores condiciones de habitabilidad [22]. Las localizaciones de las viviendas estuvieron, entonces, definidas más por la oferta de lotes baratos a pagar en cuotas que por la cercanía a las fuentes de trabajo. Esta dispersión planteó con el tiempo graves problemas de infraestructura, como la provisión de agua, desagües cloacales y pluviales, y la recolección de basura, y serias dificultades para el traslado de la población trabajadora.

Transportes

Ferrocarriles, tranvías, subterráneos, automóviles, ómnibus y colectivos fueron incorporándose sucesivamente al transporte de la ciudad. Cada uno de ellos tuvo su momento de expansión y también de de-

[21] En 1947 en los 17 partidos que entonces formaban el primer y segundo anillo del gran Buenos Aires, el 43 por ciento de las viviendas era ocupada por propietarios, con mayor proporación en La Matanza, San Isidro y Vicente López. En 1960 se duplicó la población y las unidades de vivienda y aumentó el porcentaje de propietarios al 61,6 por ciento. En la Capital Federal, en 1947 sólo el 17,6 por ciento era propietario. Los mayores porcentajes estaban ubicados en las secciones más alejadas del centro. En 1960 el total de las viviendas en propiedad habían subido al 45,6 por ciento y los mayores valores se siguieron ubicando en las secciones periféricas, a las que se agregó un gran crecimiento de viviendas privadas en el Pilar, que anunciaba la densificación del barrio norte que caracterizaría a la década de 1960-1970. Facciolo, Ana María, 1988.

[22] Facciolo, Ana María, 1981, pp. 555-562.

cadencia y compitieron entre sí por los cada vez más numerosos pasajeros que circulaban en el área metropolitana. La incorporación de los distintos medios de transporte, su desarrollo tecnológico, los sistemas de gestión y las políticas tarifarias aplicadas, fueron factores que contribuyeron a definir las direcciones y ritmos de la expansión y conformación física del área metropolitana.

El ferrocarril, cuyo primer tramo se inauguró entre el centro y Flores en 1857, fue el primer medio moderno de transporte colectivo de pasajeros en la ciudad; pero fue el tranvía, inaugurado en 1869 y electrificado en 1897, el que permitió superar el aislamiento de los barrios que se desarrollaron en las primeras décadas del siglo y permitió también su poblamiento. A partir de su creación en 1928, el colectivo ayudó a la formación de los suburbios de Buenos Aires especialmente durante las décadas de 1940 y 1950.

Ferrocarriles

El ferrocarril fue el medio de transporte que tuvo mayor impacto en el crecimiento físico de la ciudad al atravesarla en dirección a las dársenas y depósitos del puerto de Buenos Aires, que fue la llave del comercio de exportación e importación de la región pampeana y del país entero entre 1880 y 1930. Las vías del ferrocarril ocasionaron muchos problemas a la circulación en la ciudad como consecuencia de las numerosas barreras, de los cercos que rodeaban las vías y del generalizado estancamiento de la urbanización de los lotes adyacentes a ellas. Las compañías privadas propietarias de los ferrocarriles poseían grandes extensiones de tierra urbana y suburbana que ocuparon con instalaciones destinadas a plazas de maniobras, talleres, galpones y estaciones. Hacia 1932, cerca de 800 hectáreas —el 4 por ciento del total de la superficie de la Capital Federal— eran propiedad de las compañías ferroviarias [23].

[23] En 1932 había siete empresas de ferrocarril que entraban en la ciudad de Buenos Aires; la octava pertenecía al ferrocarril provincial y tenía su terminal en Avellaneda. Ocupaban, en conjunto, sumadas las superficies de las 32 estaciones, los talleres, galpones, plazas de maniobras y terrenos reservados para futuras ampliaciones, 500 hectáreas más 300 correspondientes a los 111 kilómetros de rieles. Las empresas eran propietarias

El ferrocarril fue uno de los factores fundamentales en el poblamiento de las localidades vecinas a la Capital Federal que luego formaron parte del área metropolitana, como Morón, Ramos Mejía, San Isidro y San Fernando, y también de algunos barrios de la ciudad de Buenos Aires como Villa Devoto, Belgrano y Nuñez, especialmente a partir de la electrificación de las líneas del Ferrocarril Central Argentino en 1916 y las del Ferrocarril Oeste en 1923. Gracias al ferrocarril, la ciudad se unificó a lo largo de su recorrido [24]. Sin embargo, durante esas décadas el ferrocarril no tuvo mucha participación en las comunicaciones diarias dentro de la metrópoli en expansión. El costo del viaje en tren era más elevado que el mismo tramo en tranvía o en colectivo. Además, el trazado de las líneas de pasajeros era más rígido, definiendo los límites de su uso a un radio reducido alrededor de las estaciones. En cambio, los horarios de las líneas de ómnibus y de colectivos eran más frecuentes, sus recorridos más diversificados y sus paradas muy numerosas y cercanas.

En las primeras décadas del siglo XX se realizaron algunas obras para ordenar la presencia del ferrocarril en la capital, concentrando las estaciones terminales de las siete líneas que entraban en la ciudad en cuatro estaciones ubicadas en puntos exteriores al distrito central: Constitución, plaza Once, Retiro y Chacarita. Para llegar a estas estaciones terminales los ferrocarriles debían atravesar distritos que estaban construyéndose rápidamente, para lo cual, una densa red de vías, con sus respectivos cortes de calles, segmentaba especialmente la zona norte y oeste de la ciudad. El trazado poco regulado de las vías del ferrocarril afectó no sólo al distrito federal sino tambien a los municipios suburbanos, algunos de los cuales, como Avellaneda, Lanús, San Martín, Vicente López y San Isidro, también estaban cruzados por numerosas vías.

En la década de 1930 todo el sistema ferroviario, pieza clave de la economía argentina entre 1880 y 1930, entró en crisis. A pesar de los beneficios que el gobierno nacional le concedió a los capitales ingleses para su explotación en el tratado Roca-Runciman (1933), el ferrocarril

de valiosos inmuebles urbanos como la antigua Galería «Bon Marche», hoy Galerías Pacífico. Al ser expropiados los ferrocarriles en 1949, estas propiedades pasaron a poder del Estado. Rotta, Vicente, pp. 7 y 8.

[24] Difrieri, Horacio y Graciela Pelicano, p. 348.

no resistió la competencia del transporte automotor. No sólo fue afectado el transporte de pasajeros sino también el de carga, que había sido siempre su principal fuente de ingresos. Tampoco resistieron los capitales ingleses —que habían comenzado su declinación relativa después de la Primera Guerra Mundial— la competencia ejercida por los capitales norteamericanos, cuyas inversiones en el área de las comunicaciones estuvieron muy ligadas al desarrollo del transporte automotor. En 1932, el ferrocarril transportaba menos del 10 por ciento del total de viajes diarios anuales realizados por el transporte colectivo (tranvías, subterráneos y ómnibus) en la ciudad de Buenos Aires y su participación iba en paulatina disminución, tal como ocurría en otras ciudades del mundo [25].

Tranvías

En 1932 casi el 50 por ciento de los pasajeros transportados en la ciudad de Buenos Aires utilizaban el tranvía. Las numerosas compañías tranviarias habían expandido entre 1900 y 1930 la red por toda la capital, y facilitaban con sus viajes baratos el traslado de pasajeros entre el centro y los barrios, relacionando también, aunque en menor medida, a los barrios entre sí. La expansión de los servicios tranviarios, junto al tendido de redes de agua y desagües y un mejoramiento en la recolección de los residuos domiciliarios, posibilitó la radicación de una mayor población en los barrios, que fueron tomando su imagen edilicia actual. La presencia cotidiana del tranvía en las calles de la ciudad quedó reflejada en la poesía, la música y la literatura porteña, que incorporaron los tranvías al folclore de la ciudad y de sus barrios. También ayudaron los tranvías a pagar buena parte del pavimento y la conservación de las calles, porque las concesiones otorgadas a las empresas les imponían la obligación de adoquinar unas veces toda la calle por donde pasaban y otras sólo el ancho ocupado por las vías.

La red tranviaria cubría en 1900 de manera densa sólo el centro de la ciudad hasta la avenida Callao, y se extendía con algunos ramales hasta la Boca y Barracas, Flores, Floresta y Belgrano, y entre 1914 y

[25] Rotta, Vicente, p. 8.

1924 hasta zonas alejadas del centro de la ciudad, aún escasamente pobladas. Durante varias décadas fue un medio de transporte fundamental para los habitantes de la Capital Federal. El ciclo de expansión del tranvía terminó en la década de 1930, cuando comenzó a desarrollarse el transporte automotor. En 1960, la red de tranvías ya había sido muy raleada en toda la ciudad, inclusive en el centro, y fue levantada definitivamente como medio de transporte urbano poco después.

Subterráneos

Más aún que el tranvía, el «subte» fue un medio de transporte netamente capitalino. Resultó útil casi exclusivamente para aliviar el acceso al centro de la ciudad desde los barrios. Tres de las líneas del subterráneo fueron construidas en su mayor parte durante la década de 1930, cuando se resolvió el conflicto que tuvo paralizada la aprobación de nuevas líneas, desde que la Anglo-Argentina había construido la primera línea entre Primera Junta y plaza de Mayo en 1914. A pesar de que varias empresas propusieron en 1930 sistemas más reticulares para las líneas de subterráneo, al final se adoptó el trazado de tipo concéntrico hacia el centro, que había sido el adoptado en 1909 al aprobarse la concesión a la Anglo-Argentina. Este trazado privilegiaba las direcciones oeste-este porque tenían una mayor demanda que las norte-sur [26].

Autos, ómnibus, colectivos y red vial

Los primeros automóviles llegaron a Buenos Aires en 1901. Fueron utilizados como automóviles particulares y a partir de 1904 algunos de ellos prestaron servicios como coches de alquiler adoptando los

[26] El «subte» A (Plaza de Mayo-Primera Junta) fue construido entre 1913 y 1914; el B (Federico Lacroze-Leandro Alem) entre 1930 y 1931; el C (Retiro-Constitución) en 1934; el D (Palermo-Catedral) entre 1938 y 1940 y las últimas estaciones en 1964; el E (Boedo-Constitución) entre 1944 y 1964 y su último tramo hasta plaza de los Virreyes entre 1966 y 1973. En 1913 había 7 kilómetros de vías; en 1930, 15 kilómetros; en 1940, 26 kilómetros y en 1975, 34 kilómetros. Torres, Horacio, p. 297. Ver también Clichevsky, Nora, pp. 97-100.

relojes que le dieron el nombre a los «taxis» [27]. A la par que se incrementaba el parque automotor de la ciudad, en 1921 se formó la primera de una serie de compañías de ómnibus que rápidamente se multiplicaron con permisos precarios otorgados por la municipalidad. Los ómnibus complementaban los trayectos del tranvía cubriendo recorridos distintos, pero principalmente conectaron la ciudad con los suburbios permitiendo la urbanización de terrenos que habían quedado sin ocupar. Pero su desarrollo fue contenido por la acción de las grandes compañías que monopolizaban el tranporte en la ciudad, como la Anglo-Argentina, de capitales ingleses. Esta compañía fue comprando los activos de las compañías de ómnibus y siguió controlando otros sistemas de transporte urbano hasta que consiguió monopolizarlo a través de la Corporación de Transporte creada en 1936, y la Coordinación Nacional del Tranporte (1937). Estos organismos intentaban subordinar el transporte automotor de pasajeros y de carga al transporte ferroviario. Ambas organizaciones fueron creadas por el gobierno nacional como parte del trato preferencial otorgado a los capitales ingleses en el pacto Roca-Runciman, a cambio de una cuota de exportación de carne argentina a Inglaterra. Esta situación fue denunciada desde diversos ámbitos. Años antes, ya se sostenía que «es un error creer que el público de una gran ciudad como la de Buenos Aires puede ser concedido como una mina de carbón (...)» [28].

Este monopolio frenó el desarrollo del colectivo, una nueva y original modalidad de transporte público que, como ya se mencionó, se había desarrollado en la ciudad desde 1928. El colectivo fue una respuesta alternativa a los agudos problemas de una metrópoli cada vez más centralizada y también a la crisis económica. Surgió, cuando algunos taxis privados comenzaron a realizar recorridos fijos con frecuencias regulares, una vez que llenaban su capacidad de pasajeros. Cobraban un poco más que el tranvía y el tren pero aseguraban un viaje más cómodo y flexible. En pocos días se agruparon los dueños de los taxis formando empresas compuestas de tantos componentes como propietarios de taxis.

[27] El taxi es declarado servicio público en 1942. Parapugna, Alberto, p. 74.

[28] Diario *La Prensa*, Buenos Aires, 10 de marzo de 1928. Citado por Stor, Jacobo, p. 8.

Pero la creación de la Corporación del Transporte en 1936 obligó a las empresas creadas después de 1934 a integrarse a ella y el servicio comenzó a desmejorar. Ante las dificultades para trabajar en la capital, los colectivos se volcaron hacia los suburbios constituyendo de ahí en adelante la pieza clave de su desarrollo urbano. El servicio de colectivos se expandió años más tarde, cuando el poder ejecutivo suspendió las expropiaciones a las empresas de colectivos en la capital (1943) y disolvió la Corporación (1948), dando fin al monopolio.

Durante las décadas de 1940 y 1950 se produjo el gran desarrollo del transporte automotor de pasajeros, conectando la ciudad de Buenos Aires con los suburbios. Las bajas tarifas funcionaban como subsidios a la vivienda y a la industria y fueron utilizados principalmente por los obreros y los grupos de menores ingresos. El parque automotor registrado en la ciudad de Buenos Aires aumentó seis veces entre 1920 y 1940, alcanzando, en esta última fecha, 76.927 vehículos entre automóviles, vehículos de carga y de pasajeros. En la década de 1930 habían comenzado las obras para adecuar el sistema caminero a la nueva demanda [29]. Entre 1930 y 1940 se mejoró la conexión de los municipios suburbanos con la ciudad de Buenos Aires que permitió el rápido desarrollo metropolitano de las décadas de 1940 y 1950. Fue precedido en la década de 1920 por algunas obras viales, tales como el pavimento de varios caminos que unían las cabeceras de los partidos, y el adoquinado y asfaltado de tramos de calles en los partidos de Avellaneda, Lomas de Zamora, Quilmes, Morón, La Matanza y San Martín. También se construyeron obras de desagüe, puentes, obras de defensa, limpieza y rectificación de los arroyos y canales que cruzaban el área metropolitana [30].

Las obras de mayor envergadura fueron ejecutadas o iniciadas durante la gobernación del conservador Manuel Fresco (1936-1940). La

[29] Iñigo Carreras, Héctor J., p. 40.

[30] Entre 1926 y 1930 se construyó el afirmado entre Avellaneda y Quilmes y el que unía Morón con Lujan, el adoquinado entre Temperley y Monte Grande (Lomas de Zamora) así como tramos en Ciudadela, Caseros, San Martín, Lomas de Zamora y La Matanza. Entre las obras de desagüe en la zona sur figuran el canal Santo Domingo, defensas en el arroyo Sarandí y puentes, y el relleno de la avenida Mitre en Villa Domínico y puentes sobre la avenida Mitre en Avellaneda. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, S/F (c. 1930).

construcción de la avenida General Paz, inaugurada en 1941 y proyectada con los criterios de un *parkway* con amplias zonas para jardines y árboles, tuvo un gran impacto urbano [31]. La avenida bordeaba los límites de la ciudad de Buenos Aires por el norte y oeste y actuaba como distribuidora del tráfico entre diferentes zonas de la capital y de los partidos vecinos. Fue un factor importante en la localización de las nuevas industrias.

La conexión de la capital con el sur del gran Buenos Aires, siempre dificultada por el cruce del Riachuelo, fue facilitada por la terminación de tres importantes puentes: el puente Avellaneda (1935) que comunica con el partido homónimo; el puente Uriburu (1938), antiguo puente Alsina que lleva a Lomas de Zamora, y el puente La Noria (1941) en el encuentro de la avenida General Paz con el Riachuelo, que también conduce a Lomas de Zamora. También se mejoró la comunicación interna de la zona sur del área metropolitana, la más densa y poblada en la década de 1930, con tres obras de envergadura: el ensanche del camino General Belgrano, que unía desde 1912-16 a la capital con la ciudad de La Plata con un afirmado, y que debido a su tránsito y accidentes fue rebautizado con el nombre de «camino de la muerte»; la pavimentación del camino del Centenario, que existía como camino de tierra desde 1909 y era utilizado como ruta alternativa hacia La Plata, y la construcción de la avenida costanera, entre Quilmes y la localidad balnearia de Punta Lara, en el partido de la Ensenada, cercano a La Plata. También se mejoró la comunicación interna entre los partidos del gran Buenos Aires con la construcción del camino de Cintura, que era una réplica del arco de la avenida General Paz, una decena de kilómetros hacia el oeste, uniendo los partidos de Quilmes al sur con el de San Isidro al norte.

[31] En el artículo 6.° de la Ley 2.029 de 1887 que fijaba los nuevos límites de la capital, se establecía la construcción, a costa de la nación, de una avenida de 100 metros de ancho en el límite de la capital. La ley de 1904 declaró de utilidad pública la expropiación de los terrenos y en 1926 otra ley definía el tipo de expropiación y adjudicaba presupuesto. Con proyecto del arquitecto Ernesto Vautier, su construcción comenzó en 1936 y fue inaugurada en 1941. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1945.

Capítulo IX

LAS TRANSFORMACIONES FÍSICAS DEL ÁREA METROPOLITANA ENTRE 1920 Y 1955

La próspera década de 1920: planes urbanos y reglamentos

En 1923, el intendente de la ciudad de Buenos Aires, Carlos M. Noel, creó la Comisión de Estética Edilicia de la Intendencia y le encargó el «Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio», que fue entregado en 1925 [1]. Desde los planes presentados en la década de 1900 —ninguno de ellos sancionado— y desde la sanción del reglamento de 1910, no hubo ningún otro intento de reglamento o plan que abarcase a toda la ciudad.

El «Proyecto Orgánico» no fue sólo un plan de «embellecimiento» urbano que jerarquizaba las áreas centrales de la ciudad. Proponía la división de la ciudad en seis zonas a partir de los barrios existentes y de acuerdo con una clasificación de funciones; establecía para cada una de esas zonas restricciones diferenciales al dominio y proponía reestructurar el interior de las manzanas obligando a la creación de los corazones de manzana. Además, reglamentaba el uso de los edificios, el volumen edificable en relación con la superficie del lote, las alturas máximas de edificación y los espacios verdes. De ese modo, el plan de

[1] La Comisión de Estética Edilicia fue presidida por el intendente Carlos M. Noel y estaba formada por el arquitecto René Karman, representante de la municipalidad; el arquitecto Carlos Morra, presidente de la Sociedad Central de Arquitectos; el ingeniero Sebastián Ghigliazza, director de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, y el arquitecto Carlos Martín Noel, presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes. Carlos M. Noel fue nombrado intendente por Marcelo T. de Alvear, quien ejerció la presidencia de la Argentina entre 1922 y 1928, durante uno de los períodos más prósperos del país.

la Comisión de Estética Edilicia pretendía disminuir los volúmenes y las alturas edificables permitidas, desde el centro hacia las zonas de la periferia capitalina, mientras que aumentaba en la periferia los espacios verdes requeridos y el tamaño de los corazones de manzanas. Muchos de estos planteamientos fueron más tarde retomados por el reglamento de 1928 y el código de la edificación de 1944.

En los barrios, proponía la consolidación de centros barriales en la confluencia de algunas de sus vías principales. Planteaba también un sistema de tránsito diferenciado con vías principales y secundarias y la creación de un sistema de parques, equilibrando los espacios verdes de las zonas sur y norte. Tomando algunas de las propuestas que el urbanista francés J.C.N. Forestier había formulado para Buenos Aires en 1924 y proyectos elaborados por la Dirección de Paseos, proponía la creación de nuevos espacios verdes, como el parque Bosque en el bajo Flores, y la ampliación de otros, como el Avellaneda, Saavedra y de los Irlandeses. Si bien el plan se refería estrictamente al municipio de la capital, señalaba la necesidad de regular todo el territorio que se estaba ocupando fuera de sus límites municipales. Planteaba la necesidad de formular un «Plano de Extensión» que abarcase a los municipios adyacentes con la idea de que pudieran ser en un futuro incorporados a la comuna, del mismo modo en que lo fueron Flores y Belgrano en 1887. Reconocía en los municipios de Avellaneda, La Matanza, Lomas de Zamora, San Martín y Haedo, zonas que «están llamadas a compartir su porvenir y (son) en el presente fuentes de abastecimiento y tributarios de los servicios urbanos de la Capital Federal» [2].

El plan contenía detallados proyectos de remodelación para el centro, donde se buscaba una disposición «regular y equilibrada», dejando el «sugestivo de lo imprevisto y pintoresco» para los barrios [3]. Proponía varias versiones de remodelación para la plaza de Mayo, donde edificios históricos como el cabildo, la casa de Gobierno e incluso la catedral, eran trasladados y reemplazados para dar lugar a conjuntos

[2] El plan alertaba sobre «el gran número de importantes y progresistas poblaciones que existen en los suburbios de la ciudad... Con el progreso rápido y continuo del país... dentro de pocos años si no se prevén los acontecimientos... Buenos Aires se encontrará prisionera entre suburbios edificados a prisa y en desorden», Comisión de Estética Edilicia, 1925, pp. 361-362 y 386.

[3] *Idem*, p. 293.

monumentales y permitir las vistas hacia el río que el centro nunca volvió a recuperar. Varias avenidas diagonales complementaban, entre la futura avenida Norte-Sur (hoy avenida 9 de Julio) y Leandro Alem, las ya comenzadas diagonales Norte y Sur que partían de la plaza de Mayo. En el proyecto de la avenida transversal Norte-Sur, se preveía un conjunto municipal ubicado en el cruce con la avenida Independencia. Otro conjunto administrativo alojaría oficinas nacionales en la plaza de los Dos Congresos, para la que se establecía una reglamentación de alturas especialmente adecuada para el perfil del edificio del Congreso Nacional. En todas las obras de remodelación proyectadas se trataba de ampliar los escasos espacios verdes de la ciudad, insuficientes según las estadísticas y las teorías ubanas de la época.

El proyecto orgánico de 1925 no estaba respaldado por una legislación que proveyera los mecanismos necesarios para su aplicación. Sin embargo, su influencia sobre el desarrollo urbano de la capital fue considerable, en tanto que muchas de sus ideas inspiraron varias transformaciones urbanas realizadas en las décadas posteriores y otras fueron retomadas en planes posteriores. Entre ellas figuraba, en primer lugar, la «reconquista del río», para la cual se proponía la creación de la avenida Costanera Norte a continuación del puerto Nuevo, la complementación del balneario municipal con la Costanera sur, la continuación de los jardines frente a la casa de Gobierno (Casa Rosada) y la unificación de la plaza San Martín con la plaza del Retiro.

En 1928 fue sancionado un nuevo reglamento de construcciones que tomó como base algunas propuestas planteadas en el plan de 1925 y también el código de la ciudad de Nueva York. Su alcance se limitaba a la Capital Federal [4]. La gran mayoría de los partidos del gran Buenos Aires no contaban aún, ni contarían por mucho tiempo, con reglamento alguno. Dividió la ciudad en tres grandes zonas: la central, donde se aceptaba una gran densidad, y dos zonas concéntricas de densidades y alturas decrecientes [5]. Definió distintas alturas máximas y

[4] En 1923 por ordenanza municipal se creó una comisión especial encargada de revisar y proyectar las reformas del reglamento general de construcciones vigente, sancionado en 1910. Después de numerosas postergaciones fue aprobado por el Concejo Deliberante en 1928. «Antecedentes de la sanción del nuevo Reglamento General de Construcciones», *Revista de Arquitectura*, suplemento de julio de 1928.

[5] El sector central estaba delimitado por las calles Brasil, Entre Ríos, Independen-

perfiles de fachadas en relación con el ancho de la calle, disminuyendo alturas y aumentando las exigencias de patios y corazones de manzana desde la zona central a las periféricas. Asimismo, reguló las medidas y los perfiles de los patios interiores, por tamaño de lote y por zona. Permitió cuerpos salientes y construcciones en torre por arriba del plano límite y en grandes parcelas. Este reglamento estuvo en vigencia hasta la sanción del código de la edificación de 1944 y definió el perfil de buena parte de la ciudad. Durante la vigencia del reglamento de 1928 fueron construidos los primeros rascacielos de la ciudad y una buena cantidad de nuevas casas de renta y edificios de oficinas. Ubicados en la zona central modificaron, con su altura y su nueva imagen arquitectónica moderna, el tradicional paisaje urbano del Buenos Aires finisecular.

Los cambios en el distrito central

Una gran actividad constructiva marcó la próspera década de 1920 en la ciudad de Buenos Aires. Su distrito central se renovó y valorizó continuamente, concentrando las cada vez más diversificadas y numerosas funciones centrales de la ciudad. El centro creció en altura y en densidad de construcciones con nuevos negocios, cines, edificios de oficinas, casas de renta y edificios para la administración pública nacional y municipal. El puerto de Buenos Aires, cuyas secciones se extendían desde el Riachuelo, el Dock Sur y puerto Madero, se amplió con la inauguración en 1918 de las primeras de las cinco dársenas del puerto Nuevo [6].

Los 2.800.000 metros cuadrados de permisos de construcción otorgados por la municipalidad en 1929, triplicaron los otorgados en

cia, Jujuy y Pueyrredón y el Río de la Plata. También se incluía en dicho sector los frentes sobre avenidas importantes como Rivadavia, Santa Fe y Cabildo.

[6] Puerto Nuevo, ubicado al norte del puerto Madero, fue licitado en 1908 y comenzado en 1911. Su construcción fue lenta hasta que en 1922 se aceleraron los trabajos y fue habilitado paulatinamente. La terminación de las dársenas y las instalaciones portuarias continuó hasta la década de 1940. Ortiz, Ricardo M., 1943, pp. 19-22. Para una descripción del estado y funcionamiento de los puertos de Buenos Aires en las décadas de 1930 y 1940, ver las ediciones *The Mar Year Book, River Plate Shipping Manual.*

1920. Las nuevas generaciones de arquitectos argentinos graduados en la Escuela de Arquitectura que funcionaba en la Universidad de Buenos Aires y en el extranjero, junto a algunos arquitectos de fuera del país, trabajaron de lleno durante la década de 1920 dando forma y estilo a un distrito central ampliado y a algunos barrios alejados, como Belgrano. La valorización de los terrenos y los buenos réditos inmobiliarios, el reglamento de construcción de 1910 que permitía un enorme aprovechamiento del terreno y del espacio aéreo, la incorporación de tecnologías importadas, como los ascensores, bombas de agua y nuevos sistemas y materiales de construcción, como el hormigón armado y el hierro, fueron algunos de los factores que auspiciaron la edificación en altura. Se trataba así de alcanzar la modernidad y monumentalidad que se buscaba para Buenos Aires.

El primero de los edificios en altura fue la Galería Güemes, con un pasaje peatonal y negocios en la planta baja, construido en 1915 sobre la calle Florida, en esos años la calle más prestigiosa del centro. Le siguieron dos de los edificios en altura de mejor calidad de la ciudad: el Pasaje Barolo (1921), un gran edificio de oficinas, también con pasaje y negocios en la planta baja, proyectado por el italiano Mario Palanti, cuya amplia fachada y magnífica torre definen la imagen de casi toda la sección oeste de la avenida de Mayo; y el edificio Mihanovich (1929) de departamentos para la alta burguesía, en la esquina de las calles Arroyo y Juncal, cuyo remate escalonado se destacó durante mucho tiempo como un hito en el perfil de la ciudad que divisaban los viajeros desde el río. Otra obra significativa fue el nuevo edificio del Concejo Deliberante (1926-1931) proyectado por Héctor Ayerza. Estaba ubicado en el comienzo de la recién abierta diagonal Sur y su torre se incorporó al paisaje de la plaza de Mayo.

En algunas avenidas del centro se levantaron edificios de cinco a siete pisos que utilizaban la altura máxima que permitía el reglamento de 1910 y luego el de 1928. Comenzaron a formarse así lo que con el tiempo serían, en algunas calles, frentes compactos con alturas más o menos uniformes. A pesar del tiempo transcurrido, ese perfil compacto y uniforme sólo se ha logrado en algunas calles y avenidas de Buenos Aires. Aún hoy, muchas calles y avenidas del centro de Buenos Aires dan la impresión de una obra incompleta y de escasa calidad urbanística como conjunto, al orientarse las nuevas iniciativas edilicias hacia otros distritos urbanos periféricos al centro. La avenida de Mayo

adquirió altura y fue compactándose, con casas de renta y edificios de oficinas rematados en las esquinas por cúpulas. También tomaron una altura más o menos uniforme algunos sectores de la avenida Callao y de la avenida Santa Fe, y otros sobre la avenida Corrientes. Estas operaciones inmobiliarias dieron buenas rentas hasta 1943, cuando fueron congelados los alquileres. Los departamentos eran amplios y alojaban a familias de ingresos medios, pero las dependencias interiores estaban mal ventiladas e iluminadas. En el barrio Norte y en Palermo Chico continuó, hasta la década de 1940, la construción de *petit hotels* de dos o tres pisos para familias de altos ingresos.

Este tipo individualista y fragmentado de renovación urbana no respondía a un criterio homogéneo de diseño. Incluía, además de comercios y oficinas, viviendas para grupos sociales de ingresos medios y altos. La ley de propiedad horizontal (1948) reforzó la función residencial del centro y de algunos barrios adyacentes. El mantenimiento de la función residencial constituye hasta hoy, uno de los factores más importantes que han contribuido a preservar la vitalidad del centro de la ciudad de Buenos Aires.

La mayor parte de las construcciones de la década de 1920 era de estilos eclécticos, algunos ateniéndose estrictamente a los cánones de la composición académica, como el neoborbónico de la Bolsa, proyectado por Alejandro Christophersen y otros alterándolos, como el pasaje Barolo, o los edificios de la vasta producción de Virginio Colombo, más utilizados por los grupos de ingresos medios en ascenso [7]. A pesar de la elección, por parte de la mayoría de los arquitectos y comitentes, del eclecticismo para resolver edificios importantes y de gobierno, a finales de la década de 1920 y principios de 1930 comenzaron a utilizarse nuevos estilos en los cuales algunos grupos sociales y arquitectos encontraban mayores contenidos de modernización, como el *art decó* y el racionalismo inspirado en las propuestas de Le Corbusier. Estos nuevos estilos entraron en Buenos Aires —y a través de Buenos Aires en el

[7] La impresión que provocaban algunos de estos edificios se evidencia en una publicación de la época que comentaba acerca del estilo del Barolo: «se adopta el gótico-romano ligeramente modificado por el arquitecto Palanti, habiéndose adoptado éste porque es el que más se presta a las modernas construcciones, que con su aspecto de grandiosa monumentalidad son ligeras y esbeltas», *El Diario*, Buenos Aires, 14 de septiembre de 1921.

país— en los mismos años que hacían irrupción las vanguardias en la literatura y la pintura que se impondrían, con distinta suerte, en las décadas posteriores [8]. Muchos de los nuevos programas de arquitectura como los cines y los garajes fueron construidos con el lenguaje *art decó* hasta la década de 1940, entre ellos los cines Broadway y Suipacha (1930) de Jorge Kalnay y el Capitol (1930) de Alejandro Virasoro [9].

Otro de los estilos utilizados desde 1915 aproximadamente, fue el neocolonial que inspiraba su lenguaje formal en la arquitectura colonial americana. Muchas veces fue empleado para transmitir significados tradicionales y nacionales, con una clara intención de fijar los parámetros de una expresión nacional en una sociedad altamente cosmopolita y europeizada como era la de Buenos Aires. Edificios como el del diario *La Nación*, actual Galería Mitre; el palacio Noel (1922), actual museo Fernández Blanco, y la casa de Ricardo Rojas (1928), hoy museo e Instituto de Investigaciones Casa del Maestro, testimonian esa actitud [10]. Martín Noel y Ángel Guido, autores de los dos últimos ejemplos respectivamente, fueron los más destacados representantes del estilo neocolonial.

Durante la década de 1920, las obras públicas en el centro fueron pocas. Entre ellas se cuentan la continuación de la apertura de la diagonal Norte hasta plaza Lavalle, la apertura de la explanada de la plaza San Martín en Retiro y la construcción de la plaza de los Dos Congresos, frente al Congreso Nacional, que remataba la avenida de Mayo

[8] El *art deco* es una expresión artística, especialmente decorativa, desarrollada en Francia en las dos primeras décadas del siglo XX. Alcanzó el punto culminante de su desarrollo en la Exposición de Artes Decorativas de París de 1925, momento a partir del cual comenzó su difusión en muchos países latinoamericanos y en los Estados Unidos. Ver Ramos, Jorge, 1986, pp. 3-16. Se entiende por racionalismo en arquitectura a aquélla producida y desarrollada en Europa entre las dos guerras mundiales. Su pretendida ahistoricidad e internacionalidad se manifestó a través de formas «puras», blancas y despojadas de ornamentación, que contenían espacios continuos con grandes vistas a un paisaje del que, a su vez, se recortaban claramente. Un documento clave en la producción racionalista fue la codificación dogmática establecida en la *Carta de Atenas*, redactada durante el Primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) en 1933. Ver De Fusco, Renato, 1983, pp. 263-350.

[9] Destacado arquitecto, constructor y empresario autor también de la casa del Teatro (1927), del Banco El Hogar Argentino (1926, hoy Banco Santander) y del edificio de la Compañía La Equitativa del Plata (1929), entre otras obras.

[10] Ver Gutman, Margarita, 1988, pp. 48-55; y Gutman, Margarita, 1990, pp. 165-183.

hacia el oeste. Fuera del centro se abrieron algunos parques barriales importantes, como el parque Avellaneda (en la vieja quinta de Olivera), el parque Rivadavia (en terrenos de Lezica) y se comenzaron obras de nivel metropolitano como la transformación del primitivo balneario municipal y la prolongación de la avenida Costanera sur. Esta avenida que, con sus pérgolas, faroles, monumentos, edificios para bares y restaurantes fue el paseo predilecto del público porteño durante décadas, en la actualidad ha quedado alejada del río por las obras de relleno donde se instaló la reserva ecológica.

Otras intervenciones a escala metropolitana fueron realizadas durante aquella década. En 1929 Obras Sanitarias de la Nación comenzó una obra de infraestructura de gran impacto en la expansión de la ciudad: el entubamiento del arroyo Maldonado que hasta entonces había dividido a la ciudad en dos partes. Una vez concluida su pavimentación 10 años más tarde, y convertido ya en la avenida Juan B. Justo, la zona se valorizó y fue rápidamente ocupada.

El desarrollo de las ideas urbanísticas en las décadas de 1930 y 1940

En la década de 1930 se produjo un gran desarrollo del urbanismo «científico». Trascendiendo los criterios estrictamente estéticos, intentaba desarrollar un estudio sistemático y estadístico de las condiciones urbanas existentes y planteaba soluciones de conjunto para el tráfico y el *zoning*. Hubo mucha participación de arquitectos nacionales, como Ernesto Vautier y Fermín Bereterbide; de urbanistas extranjeros, como Jaussely y Hegeman, y también nacionales formados en el exterior. En 1932 se creó la Oficina Técnica del Plan de Urbanización transformada en 1934 y hasta 1943 en la Dirección del Plan de Urbanización y Extensión. Fue dirigida por Carlos M. della Paolera y encaró un estudio sistematizado sobre las condiciones geográficas, climáticas, históricas, sanitarias, de comunicaciones y de abastecimiento de la ciudad y sus alrededores. Trabajó sobre documentación existente, encuestas y trabajos de campo y sistematizó estadísticamente el material recopilado [11].

[11] «La oficina Técnica Municipal del Plan de Urbanización», nota editorial de la *Revista de Arquitectura*, número 148, Buenos Aires, marzo de 1933, p. 213.

En 1932 tuvo lugar la Primera Exposición Municipal de Urbanismo y años más tarde, en 1935, el Primer Congreso Nacional de Urbanismo en Buenos Aires. Se crearon sendas cátedras de urbanismo en la Universidad Nacional del Litoral en Rosario en 1929, y en 1933 en la entonces Escuela de Arquitectura, ambas con della Paolera como profesor titular. El urbanismo tuvo mucha presencia en la prensa, debatiéndose allí los grandes problemas de la ciudad a través de los trabajos de difusión de los profesionales mencionados y de otros. Los problemas derivados de la rápida e incontrolada conurbación de Buenos Aires eran señalados ya por especialistas como della Paolera, desde la década de 1920 y especialmente en las décadas de 1930 y 1940, al tiempo que se iba consolidando el área metropolitana. En 1936 della Paolera estimaba que la aglomeración metropolitana cubría 50.000 hectáreas —de las cuales sólo cerca de 16.000 correspondían a la capital— y se extendía en un radio de 30 kilómetros, incluyendo en el extremo de sus ejes de expansión localidades como Tigre al norte, Ituzaingó al oeste, y Burzaco y Quilmes al sur [12]. Trece años más tarde, en 1949, el mismo della Paolera estimaba que la extensión de los ejes principales de la conurbación (sur, oeste y norte) llegaban ya a 50 kilómetros de la plaza Congreso. La gravedad de este desarrollo incontrolado era denunciada frecuentemente. Cerca de 1950 della Paolera decía:

> La desorganización integral del «Gran Buenos Aires» actual proviene del monstruoso desarrollo de la aglomeración y del uso indiscriminado de la tierra para toda clase de funciones, que han convertido a los alrededores de la Capital Federal en un verdadero caos que es cada día más difícil de ordenar. El desarrrollo incontrolado de la edificación ha creado extensas barriadas en las que la provisión de los servicios públicos elementales (agua corriente, electricidad, pavimentos, cloacas, etc.), recargará en forma prohibitiva los presupuestos de las comunas suburbanas (...) Los efectos de esta desorganización funcional en el uso de la tierra son hoy en día muy visibles en el «Gran Buenos Aires», donde la industria libremente ubicada, sin plan previo de zonificación, no obedece a una localización racional con respecto a las vías de acceso e invade, con sus humaredas y con los gases y

[12] Según figura en los planos del «Desarrollo de la aglomeración bonaerense» de 1934, en della Paolera, Carlos M., 1940, p. 11.

> partículas desprendidos a las zonas residenciales y afecta a la provisión normal de aguas potables del subsuelo, pues, con sus extracciones en masa para su uso intensivo, produce absorciones que llegan hasta anular el aprovisionamiento en regiones de viviendas y de quintas de cultivo [13].

Otro de los planes que integra la lista de aquéllos con mucha prensa pero nunca aprobados, fue el que hizo Le Corbusier en su oficina de París junto a los arquitectos argentinos Juan Kurchan y J. Ferrari Hardoy en 1938 [14]. Algunas de sus propuestas retomaban y desarrollaban ideas que habían sido planteadas en el plan de 1925, y otras respondían a los lineamientos del urbanismo de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) y los postulados desarrollados por Le Corbusier para la «Ville Radieuse» publicados en 1935 [15]. El plan proponía la recuperación del frente sobre el río eliminando puerto Madero, colocando en su lugar un centro de esparcimiento y penetrando en el río con una isla artificial con cinco rascacielos para la *cité* de los negocios; la integración de los sectores norte y sur de la ciudad a través de vías de circulación rápidas; una fuerte concentración de la ciudad en un sector central que llegase hasta las avenidas José María Moreno y Acoyte rodeado de una zona verde, y de allí hacia el oeste proponía la conformación de ciudades satélites en Flores, Belgrano y San Isidro; y la especialización de diversas áreas creando un centro de esparcimiento, un centro municipal, uno gubernamental, uno hotelero y una zona industrial, entre otros. Planteaba la reestructuración del sistema vial diferenciando la circulación peatonal de la vehicular e incorporando autopistas al tejido urbano. Su propuesta se traducía en una transformación del tradicional damero de la ciudad.

El plan no tuvo en cuenta el diseño de los mecanismos de gestión. De cualquier manera, algunas de sus propuestas, tanto las nuevas

[13] Esta cita pertenece a un texto firmado por della Paolera, posterior a 1949, escrito desde el Instituto Superior de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Está incluido en una recopilación de sus artículos en distintas publicaciones. Della Paolera, Carlos M., 1977, pp. 79 y 80.

[14] El plan fue elaborado en París durante 1937 y 1938 con la documentación que llevaron Kurchan y Ferrari Hardoy. Su publicación fue demorada por la guerra y recién en 1946 apareció una versión abreviada del plan en la versión castellana de *L'Architecture D'Ajourdhui. La arquitectura de hoy*, número 4, Buenos Aires, abril de 1947.

[15] Le Corbusier, 1935.

como las que recogían y desarrollaban propuestas anteriores, perduraron en planes y obras urbanas posteriores [16]. Entre ellas se cuenta, por ejemplo, la de transformación del puerto Madero, la ampliación del área central hacia el río, la ampliación de los espacios verdes y la creación de zonas de recreación sobre el frente del río.

Transformaciones en la traza del centro durante las décadas de 1930, 1940 y 1950

La crisis económica de 1929 paralizó la construcción de edificios durante varios años. Numerosas empresas contructoras quebraron y la desocupación alcanzó a todos los sectores de la vida económica. Durante los años de muy poco trabajo que siguieron a la crisis, los arquitectos transitaban por los empleos públicos, interesándose por el tema de la vivienda económica y por los problemas que el acelerado crecimiento de la ciudad había puesto en evidencia y que se pretendían solucionar mediante la planificación urbana. El «tráfico» y la zonificación —el *zoning* de la ciudad— estuvieron en la primera plana de las discusiones.

El congestionamiento del centro a niveles nunca vistos con anterioridad y la solución de este problema se convirtió en uno de los principales temas de debate durante la década de 1930. Se hablaba de mejorar la circulación ensanchando las angostas y antiguas calles, abriendo nuevas avenidas y diagonales, construyendo trenes, subterráneos y conectando el ferrocarril con el puerto a bajo nivel. En realidad, eran las mismas soluciones que se habían empezado a discutir cuando aparecieron los problemas en la ciudad moderna del centenario. Muchas de estas soluciones ya habían sido planteadas en el «Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio» (1925).

Algunos intentaban atacar las causas y no los efectos del problema y proponían quebrar la histórica centralidad de la ciudad desconcentrando las actividades administrativas y diseñando, además, un centro

[16] No poca influencia debe haber tenido en este impacto la labor que sus autores argentinos, Ferrari, Hardoy y Kurchan desarrollaron en las décadas siguientes en los organismos que preparaban el plan director en la municipalidad de Buenos Aires.

cívico monumental acorde con los modelos de una ciudad moderna. No faltaron tampoco propuestas inspiradas en el modelo norteamericano de sistemas viales a varios niveles. Así, por ejemplo, se proponía resolver el acceso ferroviario y vehicular al puerto Nuevo, que estaba aún en construcción, utilizando el piso de los viejos muelles de puerto Madero desecados. También se proponía la circulación a distintos niveles para la avenida de circunvalación y para la proyectada gran avenida Norte-Sur [17]. Nunca tuvieron, estos proyectos de desconcentración del centro y de reorganización vial, visos de concretarse en su totalidad. De haberse llevado a cabo algunos proyectos de la Dirección Nacional de Arquitectura, entre otros, hubiera quedado destruida, por ejemplo, la histórica plaza de Mayo.

En las décadas de 1930 y 1940 comenzaron los grandes trabajos que irían definiendo el perfil que aún hoy se mantiene en muchas calles y áreas del centro. Empezaron a ponerse en marcha cuando el general Justo se hizo cargo del gobierno (1932-1938), interviniendo en los mecanismos económicos y organizando grandes obras públicas mientras se iban paliando los efectos de la crisis económica y empezaban a percibirse los efectos del crecimiento industrial. En 1936, con ocasión del IV centenario de la primera fundación de la ciudad Buenos Aires, fue abierta la avenida más ambiciosa de la ciudad demoliendo una hilera entera en el borde del primitivo trazado de 1580 de Garay: la avenida 9 de Julio. En su cruce con la avenida Corrientes —la mítica calle de la noche literaria, teatral y bohemia de Buenos Aires— el centro adquirió su principal hito urbano: el obelisco.

La apertura de la avenida 9 de Julio concretaba el antiguo proyecto de la avenida Norte-Sur y fue acompañada por algunas propuestas de diseño, de diversificación de los niveles de circulación y de reglamentación de la construcción en sus bordes [18]. Años más tarde todavía se dis-

[17] Son interesantes los proyectos de Vicente Rotta (Rotta, 1933), Jacobo Stok (Stok, 1930), Eduardo Shiaffino (Schiaffino, 1927), Fermín Bereterbide (Bereterbide, 1932) y Ernesto Vautier (Vautier, 1933).

[18] Los antecedentes de la avenida Norte-Sur se remontan al proyecto de José María Lagos de 1869. La ley 2.698 de 1889 declaraba de utilidad pública la expropiación de las propiedades particulares que fueran necesarias para la construcción de una avenida de 30 metros de ancho, desde la calle Pavón hasta el paseo de Julio entre las calles Cerrito, Lima, Artes y Cambaceres. El diputado Pedro Luro presentó en 1911, basándose en el diseño del plan Bouvard para Buenos Aires de 1909, un proyecto para abrir una avenida de 33 me-

cutía sobre sus aspectos higiénicos y sobre la conveniencia de un diseño monumental de la avenida con tres niveles de circulación: peatonal, de estacionamiento y de alta velocidad [19]. Dispuesta su apertura, mientras Carlos María della Paolera era director de la Oficina Técnica del Plan Regulador, alojó los primeros estacionamientos subterráneos de la ciudad. El primer tramo fue abierto entre Bartolomé Mitre y Tucumán y tardó varias décadas en construirse, hasta que en 1977, durante la intendencia del gobierno militar, fue completada desde Libertador hasta la estación Constitución (figura número 13). La función de gran colector del tránsito norte-sur para la que fue pensada la avenida 9 de Julio, en realidad se completó en los últimos años con la construcción de la autopista elevada que conecta Constitución con el puente Avellaneda.

A pesar de su renovación, el centro retuvo durante mucho tiempo la sociedad multifacética que lo caracterizaba desde principios de siglo. La segregación espacial que se operó en Buenos Aires, reservando el centro y norte de la ciudad para los grupos de mayores ingresos y alejando a los trabajadores y grupos de escasos ingresos hacia la periferia suburbana, se evidenció con claridad en la décadas de 1950 y 1960. En los años de las décadas de 1920 y 1930 todavía era posible encontrar en el centro reductos como el que describe Roberto Arlt:

> Vinieron de Polonia, de Varsovia, de Serbia, de la Croacia, trayendo en los ojos endurecidos de angustia la visión de los *progroms* (...) vinieron estibados, peor que bestias en los transatlánticos (...) y se instalaron en la calle Corrientes, en Lavalle, en Talcahuano, en Cerrito, en Libertad, los que conocían el oficio de sastres o de peleteros o de la compraventa (...) En un zaguancito se instalaron. Adentro el conventillo, en una pieza, vivían la madre, la abuela, el abuelo, los siete hijos, el pariente y ellos bajo el mostrador (...) Y ahora es el espectáculo compuesto (...) Han transformado las tres calles, les han dado

tros de ancho, que se convirtió en la ley 8.855 el mismo año. En éste se basó el proyecto que durante la intendencia de Mariano de Vedia y Mitre se tomó para la apertura en 1936. Razori, Amílcar, 1937, p. 67; del Mazo, Marcelino, pp. 36 y 37. En 1936 se decidió por un ancho de 140 metros, tomando toda una manzana y sus dos calles laterales, a raíz de ser una obra de carácter metropolitano, según lo atestigua della Paolera, como director técnico del plan de urbanización. Della Paolera, Carlos M., 1940, p. 29.

[19] Bereterbide, Fermín, 1932; Vautier, Ernesto, 1933; Acosta, Wladimiro, 1940; Guido, Ángel, 1941.

> una vida ficticia, una vida oriental (...) Entoldados, trajes que aguardan un comprador, viejas mercando pepinos en las puertas, chicos desgreñados que se insultan en una jerigonza infernal, viejos leyendo el Talmud o la Torá (...) todo un mundo maravillosamente exótico se mueve en este pseudo *ghetto* injertado en el corazón de la ciudad. Porque aquí es el lugar del judío mediocre, del judío de poco capital. Los grandes judíos (...) están más lejos, en Cangallo, en Avenida de Mayo, en Corrientes..., en fin, no constituyen un barrio como ellos, los pobretones (...) [20].

La arquitectura en las décadas de 1930, 1940 y 1950

El perfil del centro cambió no sólo por las intervenciones urbanas y el cambio estilístico de sus edificios, sino también por un conjunto de factores que operaron tanto en el centro como en los barrios: la sanción del nuevo reglamento (1928) y el código de edificación (1944) ya mencionados, la organización del catastro de la ciudad (1942), y la sanción de la ley de Propiedad Horizontal (1948).

El perfil de los retiros permitidos por los reglamentos vigentes modelaron cuadras enteras del centro y del norte de la ciudad y, en general, todos los lugares donde la presión especulativa llevaba a aprovechar al máximo la inversión inmobiliaria y donde la valorización de los terrenos propiciaba una construcción densa y continua. Muchos de los edificios construidos en la década de 1930 y siguientes —casas de renta, oficinas y luego edificios de propiedad horizontal— cambiaron radicalmente su estilo respecto a los utilizados en la década anterior. Sus interiores respetaban el nuevo reglamento y estaban más aireados e iluminados, incorporaban adelantos propios de comodidad moderna y mejoraban el equipamiento de cocinas y baños, simplificando la organización interior y la decoración. Las riquezas y complicaciones ornamentales del eclecticismo fueron reemplazadas por líneas simples y frentes lisos y blancos, inspirados en el lenguaje del racionalismo europeo [21]. El racionalismo fue utilizado en Buenos Aires como para-

[20] Arlt, Roberto, pp. 10-13. Sobre Roberto Arlt ver apéndice «Biografías».

[21] Este racionalismo, denominado no ortodoxo, es tratado por María Isabel de Larrañaga, pp. 50-68.

digma de modernidad por las vanguardias artísticas y difundido en la revista *Martín Fierro* y en las conferencias y publicaciones de la asociación Amigos del Arte, inspirada por la escritora Victoria Ocampo, en los últimos años de la década de 1920 [22]. Pero en su aplicación perdió su significado, inicialmente asociado a los proyectos de vivienda de tipo social con que había surgido en Europa. En la década de 1930, el racionalismo se instaló en Buenos Aires como un estilo disponible más, pero como el más adecuado a los requerimientos de comodidad y de modernidad que el mercado inmobiliario solicitaba, y a los intereses de las empresas de la construcción que encontraban en la simplificación constructiva y ornamental una notable economía en los costos. Edificios como el de oficinas de la calle Uruguay 400 de los arquitectos Birabén y Lacalle Alonso, que marca la imagen de toda la cuadra, o el de la Nordiska Kompaniet en la calle Florida, del ingeniero Antonio U. Vilar, ejemplifican esta tendencia estilística así como el proceso de compactación de las calles, tan poco habitual en el conjunto de la ciudad que se caracteriza por una enorme falta de unidad, no solamente estilística, sino de alturas y tipologías.

Las únicas avenidas que adquirieron durante esos años un perfil neto determinado por una regulación especial fue la diagonal Norte y la corta sección de la diagonal Sur, siguiendo especificaciones de alturas, balcones, cornisas y materiales uniformes previstas en el reglamento de 1928. Los resultados se observan en la fuerte unidad que adquirió el conjunto y que se mantiene actualmente.

Los nuevos rascacielos, cuyas normas también ajustó el reglamento de 1928, fueron proyectados con mayor altura, perfeccionando la técnica del hormigón armado. Se diferenciaron de los rascacielos construidos en las décadas anteriores por el neto racionalismo de su estilo: volúmenes simples, prismáticos, blancos y sin ornamentos. Algunos de ellos, como el Kavanagh (1934, figura número 14) constituyen, por su calidad técnica y arquitectónica, su ubicación frente a la plaza San Martín y la cuidada relación con el entorno, uno de los mejores edificios de la ciudad [23]. Otros dos rascacielos construidos sobre la avenida

[22] Victoria Ocampo fundó la revista *SUR* en 1930 y la dirigió hasta su muerte en 1978.

[23] El Kavanagh, obra del estudio Sánchez, Lagos y de la Torre, edificio de viviendas de muy alta calidad, ubicado sobre el lado sudoeste de la plaza San Martín, fue en

Corrientes cortaron el perfil del centro: el Comega (1932) de Joselevich y Doulliet, y el Safico (1933) de Walter Moll, cuyo remate escalonado materializa los perfiles del reglamento vigente. Uno de los edificios que mejor experimentó las posibilidades estructurales del hormigón fue el nuevo mercado de Abasto (1931) situado en la avenida Corrientes y Agüero, que con levísimas bóvedas de nervaduras y cristales cubre grandes luces destinadas al almacenamiento de frutas y verduras [24]. La construcción en hormigón armado tomó mayor impulso de 1930 en adelante, cuando el país comenzó a abastecerse de cemento. En 1936 fue creada la Cámara Argentina de la Construcción, asociación de empresarios que desde entonces ha desempeñado un papel importante en la realización de las grandes obras públicas, y también en la selección de las autoridades nacionales vinculadas a las políticas de vivienda y obras públicas.

En el sector este de la plaza de Mayo fueron construidos, durante las décadas de 1930 y 1940, grandes edificios para diversas reparticiones de la administración nacional: la casa central del Banco de la Nación Argentina, que abrió la perspectiva de la plaza hacia el parque Colón en dirección hacia el puerto y el río, fue obra de Alejandro Bustillo y se terminó en 1952; el Banco Hipotecario fue ubicado en el lado sur de la plaza y el Ministerio de Hacienda cerró el sector sudeste. Muy cerca de la plaza, en el contiguo parque Colón, la Dirección de Ingenieros del Ejército levantó en 1938 la sede del Ministerio de Guerra. En la *city* bancaria, al norte de la plaza de Mayo, se construyó en 1940-42, el Banco de la Provincia de Buenos Aires obra de Sánchez, Lagos y de la Torre. Estos edificios y los construidos en ambas aceras de las diagonales Norte y Sur, configuraron una arquitectura monumental inspirada en los modelos de la arquitectura estatal de Alemania, Italia y los Estados Unidos, y se basaron en una depuración de modelos académicos y clasicistas. Un estilo similar, aunque con característi-

su época el edificio de hormigón armado más alto del mundo. Su basamento tomó la altura del Plaza Hotel, situado en la esquina de la plaza con la calle Florida.

[24] Berjman, Sonia y José Fiszelew, 1984. El mercado fue desactivado cuando se inauguró el mercado Concentrador en el sur del gran Buenos Aires. Fue comprado por la Cooperativa del Hogar Obrero para centro comercial y cultural; hoy se encuentran paradas sus obras. Debido a su situación financiera, la Cooperativa llamó a convocatoria a los acreedores.

cas más monumentales, se repite en otros edificios algo más alejados del centro como la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales en la avenida Figueroa Alcorta (1940), y más tarde la Fundación Eva Perón en Paseo Colón (hoy Facultad de Ingeniería) [25]. Igualmente monumentales, pero con un lenguaje más depurado, fueron construidos el edificio del Automóvil Club Argentino (1940), y el hospital de Clínicas y la Facultad de Medicina (1947).

Después de varios intentos que se remontaban a 1860, la municipalidad organizó en 1942 el catastro de la ciudad de Buenos Aires [26]. De esa manera se dispuso de la herramienta indispensable para un ordenamiento más adecuado de la ciudad, mejorando sus rentas al determinar con exactitud lo que cada inmueble debería aportar y posibilitando la actualización y control de los cobros. El catastro permitió asimismo delimitar las zonas residenciales, comerciales, bancarias e industriales de un nuevo código de la edificación que se sancionó en 1944 y mejoró las condiciones de habitabilidad de la ciudad. Este código establecía una serie de normas que definieron la morfología de los edificios de la ciudad entre 1944 y 1977 (fecha de promulgación del código de planeamiento urbano). Se definían también las alturas máximas permitidas y las áreas edificables de los lotes. La nueva zonificación impulsó usos mixtos en la mayor parte de la ciudad [27]. Tanto los corazones de manzana como los patios de aire y luz permitidos mejoraron un poco la aireación de los locales internos.

En 1948 fue sancionada la ley de propiedad horizontal que tuvo importantes efectos sobre el centro y norte de la ciudad, como también en los barrios y los suburbios. Permitió a distintos propietarios adquirir unidades de un mismo edificio, flexibilizando el régimen de

[25] El edificio de la Facultad de Derecho fue proyectado en 1942 por los arquitectos Arturo Ochoa, Ismael Chiappori y Pedro Vinent, y se terminó en 1949. La Fundación Eva Perón se construyó entre 1950 y 1952.

[26] Los primeros ensayos catastrales datan de 1860 y 1888. En 1892 se levantaron en algunas zonas de la ciudad. En 1929 por iniciativa del Instituto Geográfico Militar se nombró una Comisión de Catastro y se llamó a concurso para la ejecución de un precatastro. En 1933 se reglamentó la ordenanza de nomenclatura parcelaria y en 1935 un decreto organizó la percepción de la tasa de alumbrado, barrido y limpieza. En 1938 la ordenanza número 8.856 del Honorable Concejo Deliberante dispuso la ejecución de los trabajos del catastro. Portillo, Gregorio A., p. 462.

[27] Suárez, Odilia, p. 73.

propiedad indivisa anterior y posibilitando un uso más intensivo del suelo. Este régimen canalizó gran parte de la actividad constructiva privada, que antes había frenado sus inversiones inmobiliarias por el congelamiento de los alquileres, auspiciando un gran desarrollo de la industria de la construcción. Numerosos edificios de departamentos de propiedad horizontal y también de oficinas fueron construidos en los terrenos más valorizados. Como resultado, las calles del centro y norte de la ciudad alcanzaron mayor altura y un perfil más o menos parejo, en su mayoría el más alto que el código de la edificación permitía.

Emprendimientos del Estado: 1930-1955

Obras públicas y vivienda

Entre 1930 y 1943 fueron construidas importantes obras viales en el área metropolitana por el gobierno nacional y el gobierno de la provincia de Buenos Aires, como las dos vías de circunvalación y los puentes y caminos hacia el sur mencionados anteriormente, además de obras de defensa y caminos locales, que marcaron buena parte del desarrollo metropolitano de las décadas siguientes. También se realizaron en los partidos del gran Buenos Aires obras de equipamiento, como la construcción y remodelación de plazas públicas, parques y lugares de esparcimiento popular, hospitales, palacios y edificios municipales y mataderos. Muchos de estos parques y plazas fueron creados y remodelados en las localidades de la zona sur y oeste del gran Buenos Aires; uno de los más grandes fue el parque municipal de Lomas de Zamora de 35 hectáreas [28]. En la capital, se amplió el parque 3 de Febrero y se habilitaron tramos de la avenida Costanera norte, en 1939 terminó de asfaltarse la avenida Juan B. Justo bajo la cual corría el arroyo Maldonado entubado 10 años antes, fueron ampliadas las instalaciones

[28] Fueron construidos los edificios municipales de Morón, Lomas de Zamora y Marcos Paz, remodelaciones en los cementerios locales de Morón, Pilar, La Matanza, Almirante Brown y Florencio Varela y obras en dispensarios y escuelas. Barba, Fernando y María Elena Demaría Massey de Ferré, 1987, Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, 1940.

del puerto Nuevo, rectificado el Riachuelo y construido un nuevo elevador de granos y silos en puerto Nuevo (1933).

En esos años, por impulso de la acción intervencionista del Estado se realizaron importantes obras públicas y proyectos de equipamiento social, especialmente durante el primer gobierno del presidente Juan Domingo Perón (1946-1952). El primer (1946-51) y segundo plan quinquenal (1952-1957) sentaron las bases de una política de vivienda que también contemplaba planes de salud, educación, recreación y culturales. Comenzaba así una respuesta a las crecientes necesidades de los trabajadores y grupos de ingresos medios, en constante aumento. Insertados en el plan nacional de salud, que consistía en una red de unidades sanitarias, hospitales urbanos y «ciudades-hospitales» regionales, diseñado por el doctor Ramón Carrillo como ministro del área, se terminaron en el gran Buenos Aires, los policlínicos de Avellaneda, Lanús y San Martín y fueron comenzados otros, como el hopital de Clínicas y Cirugía del Tórax en Ramos Mejía [29].

A escala metropolitana se llevaron a cabo grandes obras de equipamiento, como el aeroparque metropolitano Jorge Newbery para vuelos nacionales, ubicado en la avenida Costanera norte de la capital, y el aeropuerto internacional Ministro Pistarini, en Ezeiza, a unos 25 kilómetros del centro de la ciudad. Este último fue conectado a la ciudad de Buenos Aires mediante la construcción de la autopista Riccheri (1948) que unía por el sudoeste las dos vías de circunvalación, la General Paz y el camino de Cintura. Mejorada su accesibilidad con esta autopista, la zona sudoeste del gran Buenos Aires fue elegida para la instalación de complejos recreativos a escala metropolitana, como las piletas populares y el bosque de Ezeiza. Asimismo, en la zona sudoeste de la capital, históricamente la menos urbanizada, se comenzó el parque Almirante Brown, sobre un terreno de 1.400 hectáreas, y la construcción del autódromo. También en esa zona del gran Buenos Aires y de la capital y a lo largo de la avenida General Paz fueron instalados los primeros conjuntos de monobloques de viviendas, que iniciaron una tendencia a densificar la ocupación del suelo en función de grandes conjuntos de vivienda colectiva que continuó desarrollándose du-

[29] «La obra arquitectónica de la Fundación Eva Perón», *Revista de Arquitectura*, Buenos Aires, marzo-abril de 1953, pp. 52-63.

rante las décadas posteriores, modificando el perfil urbano del sector sudoeste de la ciudad.

En la década de 1940, por primera vez en la historia del país, la política de vivienda fue asumida por el gobierno nacional e incorporada a un plan general de gobierno. Antes, la construcción de vivienda había dependido de la iniciativa privada y sólo hubo en el área metropolitana escasos emprendimientos públicos, tanto de acción directa como indirecta. La política de vivienda entre 1943 y 1955 estuvo dirigida a mejorar las condiciones de vida de los trabajadores, al tiempo que se promocionaba el sector de la construcción por su efecto multiplicador sobre la industria y la economía en general. El Estado se reservaba una intervención fundamental en esta política, tanto en las medidas de fomento de la actividad privada como en las acciones directamente ejecutadas por él.

El fomento de la construcción de viviendas a través del crédito subsidiado fue auspiciado por la sanción de un cuerpo legislativo nuevo, compuesto fundamentalmente por la ley de locaciones urbanas de 1943, la ley que establecía la nueva carta orgánica del Banco Hipotecario Nacional (1947), la ley de propiedad horizontal (1948), y la ley de venta de lotes en mensualidades (1950) [30]. La ley de alquileres, sucesivamente prorrogada hasta 1957, rebajó los alquileres, prorrogó los contratos, impidió los desalojos y creo la Cámaras de Alquileres. Tuvo un enorme impacto en la capital, donde casi dos tercios de sus habitantes vivían en viviendas alquiladas. Pero significó la casi total paralización de las inversiones privadas destinadas a los grupos de ingresos medios, y una distorsión en el mercado inmobiliario ya que no se intervino sobre el mercado de tierras y la ley de alquileres no alcanzaba a las unidades que comenzaron a construirse años después.

La sanción de la ley de propiedad horizontal, mencionada anteriormente, flexibilizó el acceso a la propiedad inmobiliaria y el uso del suelo urbano. Con los alquileres congelados, muchos propietarios de inmuebles vendieron las viviendas a precios ventajosos para los inquilinos. De ese modo, fueron adquiridos mediante el régimen de propiedad horizontal muchos departamentos en casas de renta en altura y otros en planta baja, como los que se alineaban a lo largo de un pasi-

[30] Schteingart, Martha y Beatriz Broide, pp. 71-73.

llo, ocupando con tres o cuatros departamentos «tipo casa» toda la profundidad del lote. En construcciones nuevas, esta ley permitió la compra de departamentos y oficinas a grupos con ingresos medios y medios altos, fomentó la construcción en altura y fue uno de los instrumentos de densificación de la ciudad, en particular en los barrios Norte, Palermo y Belgrano. Los efectos de ambas leyes pueden medirse en el aumento del porcentaje de viviendas en propiedad en la capital entre 1947 y 1960: del 17,6 por ciento de viviendas ocupadas en 1947 por propietarios, se pasó en 1960 al 45,6 por ciento [31].

Con la ley de venta de lotes en mensualidades se frenaron los contratos muy exigentes que impedían obtener la propiedad, y por lo tanto edificar, hasta que se terminase de pagar toda la deuda, y se evitaba perder todo lo pagado en caso de un atraso en las cuotas.

El instrumento básico fue el Banco Hipotecario Nacional, que desde la reforma bancaria de 1946 se transformó en el organismo responsable del crédito para la vivienda [32]. El Banco Hipotecario Nacional desplegó una gran actividad en la financiación de la construcción privada e individual de la vivienda propia, abarcando tanto la construcción de nuevas unidades como la terminación de viviendas existentes y la adquisición de las ya terminadas. Los modelos tipo fueron recién incoporados en 1952 con el plan Eva Perón, que estableció las condiciones más favorables para la obtención del crédito. La actividad crediticia del Banco Hipotecario Nacional se incrementó a niveles nunca conocidos, cuadruplicando entre 1947 y 1957 el número de créditos otorgados durante los 60 años anteriores de funcionamiento [33]. El mejor aprovechamiento del suelo de la capital y su infraestructura fue promovido por el decreto número 16465 de 1947, que otorgaba facilidades impositivas y crediticias para construir un piso más sobre las plantas bajas de las viviendas existentes [34]. Mediante estos mecanismos se construyeron numerosas viviendas, tanto en la capital como en el gran Buenos Aires, determinadas por el mercado inmobiliario, al cual

[31] Facciolo, Ana María, 1981, p. 559.

[32] Yujnovsky, Óscar (b), 1974, p. 16.

[33] La cifra de créditos otorgados por el Banco Hipotecario Nacional, en total, entre 1947 y 1957 fue de 390.000. Schteingart, Martha y Beatriz Broide, p. 73.

[34] Es el decreto número 16.465/47, «Préstamos de edificación de viviendas sobre planta baja y espacios libres», *Revista de Arquitectura,* septiembre de 1947, p. CCCXXXII.

las tasaciones del Banco Hipotecario Nacional que presionaban hacia abajo los valores del suelo, intentaba contener.

Además del otorgamiento de pequeños créditos con amplias facilidades para la construcción de viviendas en forma individual, también promovió el Banco Hipotecario Nacional la construcción directa de viviendas. A pesar de no ser muchas en número, tuvieron gran visibilidad en la ciudad y en el área metropolitana y marcaron tendencias de localización y tipologías [35].

Los nuevos conjuntos se ubicaron preferentemente en zonas periféricas de la capital, en los barrios de Saavedra, Núñez, el bajo Flores, Villa Soldati y Mataderos, y en la zona sur y sudoeste del gran Buenos Aires, la de mayor concentración industrial, como Quilmes, Lanús, Avellaneda, La Matanza y también San Martín.

Dos fueron las tipologías predominantes utilizadas: los barrios de casas bajas e individuales en terreno propio que modificaban la trama urbana existente según sus dimensiones y el nuevo diseño de sus calles; y los barrios de monobloques, generalmente ubicados en zonas poco urbanizadas, que marcaron un ordenamiento urbano diferente al tradicional [36].

Los barrios de casas bajas recrearon la casa individual compacta retirada de la línea municipal, con techo a dos aguas y paredes blancas, que habían sido anticipadas por las casas neocoloniales y retomaban algunos códigos formales del hábitat de las provincias. El estilo «chalet argentino», utilizado individualmente en numerosos barrios de viviendas, fue una tipología ampliamente extendida en el suburbio donde tuvo una favorable recepción entre los grupos medios y bajos, para quienes representaba la concreción del sueño de una vivienda «digna».

[35] La construcción directa se implementó desde 1947 en el Banco Hipotecario Nacional, cuando se incorporó la Administración Nacional de Vivienda. Ésta había reemplazado en 1944 a la Comisión Nacional de Casas Baratas y se había localizado en la Secretaría de Trabajo y Previsión. Revista *Arquitectura y Comunidad Nacional*, número 4, Buenos Aires, noviembre 1986, p. 19.

[36] Entre los conjuntos de monobloques de la capital figuran el barrio General Paz, sobre la autopista Riccheri (1.254 unidades, 1951-1954), que incluye monobloques altos, tiras bajas y viviendas individuales; y los barrios Grafa (José de San Martín) en la avenida Constituyentes y avenida General Paz (959 viviendas, 1949) y Los Perales en avenida del Trabajo y Lisandro de la Torre, en Mataderos (1.068 viviendas, 1952), ambos de monobloques bajos organizados en tiras paralelas.

Fueron asimismo utilizados como modelos sistematizados en las bases de los créditos individuales del plan Eva Perón [37].

Los barrios de viviendas colectivas en monobloques intentaron dar respuesta a gran escala a las viviendas de interés social y se aplicaron en ellos, desde las oficinas técnicas del Estado, los principios de racionalización del diseño, de la documentación y de la construcción, inspirados en el racionalismo europeo así como en las principales ideas urbanísticas desarrolladas en *La Carta de Atenas* [38].

En el gran Buenos Aires hubo dos emprendimientos de envergadura basados en los conceptos de diseño de la «ciudad jardín» inglesa y pensados como unidades autosuficientes. Uno de ellos fue ciudad Evita, ubicada en una zona entonces totalmente rural del partido de La Matanza. De las 15.000 viviendas del proyecto original (1948) fueron construidas 5.000 sobre 800 hectáreas, utilizando variadas tipologías tales como el «chalet argentino», monobloques altos y bajos, y un equipamiento comunitario e infraestructura completa. Actualmente, ciudad Evita sigue siendo una entidad aislada dentro de la trama urbana del gran Buenos Aires, «una ciudad fuera de la ciudad» [39]. Otro conjunto de características similares, pero que se ha integrado a la trama urbana del gran Buenos Aires, es la ciudad Jardín Lomas del Palomar, ubicada en el partido de 3 de Febrero. Concebida en 1933 por un particular en una zona arbolada, en 1943 fue reconocida por la provincia como una urbanización especial. Su construcción se realizó

[37] Preferimos utilizar el término «chalet argentino» formulado en *Arquitectura y Comunidad nacional*, más que el de «estilo californiano», utilizado en algunas publicaciones, como por ejemplo las revistas *Casas y Jardines* o la *Revista de Arquitectura*, en Ortiz y Gutiérrez (1972) y otras, dado que refleja de modo más directo la utilización y recepción de la tipología. En la capital se encuentran, entre otros, el barrio Presidente Roque Sáenz Peña en Núñez (177 viviendas, 1945-46) y el barrio Saavedra, ubicado en el distrito del mismo nombre (362 unidades, 1946-1947). En el gran Buenos Aires se encuentran, entre otros, el barrio Gráfico frente al acceso sudeste (320 unidades, 1954-1960), y el barrio de la Carne, en Wilde (398 viviendas, 1954-1969), ambos en el partido de Avellaneda; el barrio Crisoldini, vecino de la ex fábrica del mismo nombre (240 viviendas, 1952), en el partido de Quilmes, y el barrio Obrero Mercante, en Lomas del Mirador, partido de La Matanza (125 unidades, 1950). Sobre el plan Eva Perón ver Ministerio de Finanzas de la Nación. Banco Hipotecario Nacional, 1953.

[38] De Larrañaga, María Isabel y Alberto Petrina, 1987, pp. 113 y 113.

[39] Los datos referidos a barrios de vivienda 1945-1955 se han extraído principalmente de la revista *Arquitectura y Comunidad Nacional*, número 4, noviembre 1986, pp. 21-64, que contiene un listado y especificación de estos barrios.

con créditos otorgados por una entidad privada y luego con créditos del Banco Hipotecario Nacional. Las 5.000 viviendas fueron construidas sobre 140 hectáreas y cuentan con un centro comercial.

En síntesis, el resultado de esta política de alcance nacional de vivienda, de educación, salud y recreación, si bien no consiguió dar una respuesta a todas las demandas, produjo en el área metropolitana de Buenos Aires un evidente mejoramiento en las condiciones de vida de los sectores de nivel económico bajo y medio. En 1955 el gasto en vivienda era menor que en 1943 y el porcentaje de viviendas en propiedad aumentó, disminuyendo el hacinamiento y tambien la densidad media [40]. Uno de los rasgos que es necesario destacar es que el área metropolitana de Buenos Aires no registró, en esta etapa de mayor industrialización y crecimiento demográfico migratorio, un gran proceso de marginalización de sus grupos con ingresos más bajos, como sucedió mas tarde en otras ciudades de América Latina [41]. En 1956 la Comisión Nacional de la Vivienda creada por la Revolución Libertadora que derrocó al gobierno constitucional en 1955, censó en la Capital Federal a 33.920 personas alojadas en las villas, y en los partidos del gran Buenos Aires 78.430, con un total de 112.350 personas en el área metropolitana de Buenos Aires [42].

[40] La participación de los gastos de vivienda en la composición del costo del nivel de vida descendió del 16,7 por ciento en 1943 a 5,1 por ciento en 1960. Datos de «Bases para una política Nacional de Vivienda», Consejo Federal de Inversiones (CFI), Buenos Aires, 1964, citado por Schteingart, Martha y Beatriz Broide, 1974, p. 74.

[41] *Idem*, p. 74. Ésta es una de las conclusiones acerca de las políticas de vivienda de este período desarrolladas en este trabajo, que nos parece ajustada.

[42] Las villas aparecieron en la capital cerca de puerto Nuevo en la década de 1930, pero posiblemente hayan existido villas anteriormente. En 1946 y 1948 se construyeron en puerto Nuevo barrios de viviendas precarias de materiales y con servicios como, por ejemplo, el «Barrio Inmigrantes» para dar alojamiento con carácter transitorio. A su alrededor creció la enorme Villa de Retiro. Otra villa de emergencia, Lacarra, fue construida en el bañado de Flores, también a su alrededor creció una villa miseria. En el gran Buenos Aires se encontraba en Lanús la villa miseria apodada «Villa Jardín». Yujnovsky, Óscar (c), 1984, p. 98.

Los barrios porteños entre 1920 y 1950

> Las calles de Buenos Aires
> ya son mi entraña.
> No las ávidas calles,
> incómodas de turba y de ajetreo
> sino las calles desganadas del barrio,
> casi invisibles de habituales,
> enternecidas de penumbra y de ocaso
> y aquéllas de más afuera
> ajenas de árboles piadosos
> donde austeras casitas apenas se aventuran,
> abrumadas por inmortales distancias,
> a perderse en la honda visión
> de cielo y de llanura... [43].

Las calles de barrio, evocadas por Borges en 1923, se multiplicaron y poblaron en las décadas siguientes. Fueron uno de los ámbitos principales del barrio, que albergaba a una «sociedad popular» [44] más compleja y diversificada que aquella compacta y homogénea masa de trabajadores concentrada a principios de siglo en los conventillos del centro y la Boca [45]. La calle y la esquina fueron, junto con el café, el cine-teatro, los bares y los bailes del club, los lugares donde se encontraban informalmente inmigrantes y criollos, trabajadores y algún desocupado, empleados y algunos profesionales instalados en los barrios, con peor o mejor fortuna, persiguiendo el sueño de la «casa propia». La sociedad de fomento, el club, la biblioteca popular y los comités del partido radical y los centros socialistas, fueron los puntos de reunión cultural y política más orgánicos. En ellos, la vida del barrio, todavía aislado, se vinculaba con la de la ciudad y la cultura del centro y se canalizaban las reivindicaciones por mejoras de pavimentos o más escuelas. El barrio fue el lugar donde se pasaba buena parte del tiempo libre, que la reducción de la jornada laboral a ocho horas había exten-

[43] Borges, Jorge Luis, 1969, p. 15. Sobre Jorge Luis Borges, ver el apéndice «Biografías».

[44] Término utilizado por Gutiérrez y Romero para abarcar un espacio social más amplio «que sectores populares». Gutiérrez, Leandro y Luis Alberto Romero, p. 56.

[45] Romero, Luis Alberto, 1985, p. 66.

dido. La mujer tuvo en él un lugar importante como «ama de casa». Las preocupaciones por el trabajo disminuyeron y los temas recreativos y deportivos ocuparon un mayor espacio en la vida cotidiana. En esta sociedad, que parecía comenzar a ofrecer oportunidades para todos, se desarrolló una actitud menos contestataria y más conformista que la del agitado mundo trabajador del centenario [46]. Las diferencias étnicas, que tanto habían caracterizado a la sociedad de principios de siglo, fueron disolviéndose para dar lugar a una mayor integración y a proyectos de futuro, en un contexto donde el Estado propiciaba a través de la educación, el servicio militar y un ajustado sistema de control laboral, sanitario e impositivo, una rápida asimilación de la población [47].

A mediados de 1920 las identificaciones étnicas que iban a ser reforzadas por 10 años más de inmigración masiva, funcionaban plenamente. Roberto Arlt, en una de sus *Aguafuertes Porteñas* publicada en el diario *Crítica,* describía así oficios y habitantes del barrio de Villa Crespo, un hormiguero en plena efervescencia:

> Desde la mañana los cafés se llenan de gente. Desde temprano, bajo los toldos una humanidad de jóvenes «fiacas» [48] se despatarra en las sillas (...) Pasan las fabriqueras, pantaloneras, chalequeras, alpargateras, gorreras, tejedoras, cosedoras. Son grupos de dos, de tres, de cinco muchachas (...) Desfile humano interminable. Babel de todas la razas. Pasan sefardíes con piezas de tela, judíos con cestos cargados de gorras, turcos cristianos con canastas de carne, checoslovacos de blusa (trabajan en las obras del «subte»), alemanes con baratijas de venta imposible, italianos amarillos de tierra, españoles con manchas de vino en el delantal despensero y un zumbido incesante se filtra a través del aire, bajo el dorado cielo azul de la mañana [49].

Durante las décadas de 1920, 1930 y 1940 tomó forma en estos barrios una cultura propia, vivida con orgullo por sus habitantes, que

[46] En estos términos plantean la conformación de la sociedad barrial en el período de entreguerras Romero, Luis Alberto y Leandro Gutiérrez, 1989; Romero, Luis Alberto, 1985. Gino Germani desarrolla la teoría del ascenso social a través de la casa propia entre los grupos medios de Buenos Aires. Germani, Gino, 1977.

[47] Liernur, Pancho, p. 108.

[48] En el lunfardo porteño «fiacas» es el modo en que se designa a los perezosos.

[49] Arlt, Roberto, pp. 8-9.

pasó a integrar el imaginario urbano a través de la literatura y el tango. Con el desarrollo de los transportes y el auge de las comunicaciones radiales y del cine sonoro, con las grandes tiradas de los diarios, entre los que figuraban los nuevos diarios populares y sensacionalistas como *Crítica,* y con la amplia difusión de revistas para el hogar y la mujer que circulaban profusamente en una sociedad donde casi todos leían y escribían, la ciudad se compactó y se unificó. Los barrios no perdieron su individualidad, pero constituyeron junto al centro, una entidad indivisa.

Los barrios dejaron de ser el suburbio donde las casas raleadas eran «abrumadas por inmortales distancias» y se perdían en «la honda visión de cielo y de llanura» y se transformaron en un escenario más compacto y urbano, con amplias y arboladas calles con los frentes generalmente continuos de las casas «chorizo» y luego de tipo «cajón», con escuelas y negocios en algunas esquinas. Comentando los versos de Evaristo Carriego, dice Borges en 1930 de este cambio:

> Carriego, que publicó en 1908 *El alma del suburbio,* dejó en 1912 los materiales de *La canción de barrio.* Este segundo título es mejor en limitación y en veracidad que el primero. Canción es una intención más lúcida que alma; suburbio es una titulación recelosa, un aspaviento de hombre que tiene miedo de perder el último tren. Nadie nos ha informado: vivo en el suburbio de tal; todos prefieren avisar en qué barrio. Esa alusión al barrio no es menos íntima, servicial y unidora en la parroquia de la Piedad que en Saavedra. La distinción es pertinente: el manejo de las palabras de lejanía para elucidar las cosas de esta república, deriva de una propensión a rastrearnos barbarie [50].

Consolidados en su edificación y constituida su cultura en los años de la década de 1940, los barrios y el centro integraban la ciudad capital. Se disolvía así la oposición barrio/centro, al tiempo que se iba levantando, disperso y silencioso, un nuevo mundo del trabajo en los alejados suburbios del sur y del oeste —en Avellaneda, Quilmes, Lomas de Zamora y San Martín— alrededor de las nuevas industrias de la década de 1930. En la metrópoli en formación, este nuevo espacio urbano y esta nueva sociedad, fueron conformando el polo de una nueva oposición donde la Capital Federal en su conjunto, en vías de conver-

[50] Borges, Jorge Luis, 1967, pp. 74 y 75.

tirse en un nuevo centro, se enfrentaba a la periferia suburbana de los dilatados partidos del gran Buenos Aires. Esta oposición entre capital y suburbio, que va tomando forma en la década de 1940 y 1950 marca, aún hoy, la vida y la imagen del Buenos Aires metropolitano.

El ideal de la casa propia, perseguido por los pequeños propietarios en los barrios, fue concretándose en un tipo de vivienda de distinta disposición y destino de los cuartos, sin patios interiores y más compacta y reducida, denominada «casa cajón» [51]. En las calles de barrio se alternaban distintos estilos componiendo las fachadas de las «casas chorizo». Construidas por albañiles y constructores anónimos, porque a las pequeñas casas de los barrios no llegaban arquitectos ni ingenieros, sus frentes recreaban versiones barriales de los diversos estilos que se sucedían y coexistían en las construcciones del centro. A las fachadas inspiradas en los estilos italianos difundidos en el siglo anterior, seguidos por los estilos eclécticos y *art nouveau* de principios del siglo XX, les sucedieron en las décadas de 1920, 1930 y 1940 interpretaciones del *art decó,* que mostraba la nota de modernización de sus propietarios, y del neocolonial, que incluía asociaciones con la vida tradicional de provincias. Estos dos estilos tuvieron una gran aceptación en las casas barriales y se difundieron a través de un amplio sistema de mediaciones entre las cuales figuraron las revistas semanales o mensuales y el cine. El «*decó* barrial» y en menor medida el neocolonial, llegaron a definir la imagen de cuadras enteras, como aún hoy se encuentra en el barrio de Caballito, Belgrano, Villa del Parque y Villa Devoto.

El neocolonial fue utilizado como telón de muchas casas «chorizo», pero también en otras casas compactas, retiradas de la línea municipal y con techos a dos o más aguas. Su volumetría más compleja, alejada de la fachada telón sobre la calle, alteraba la imagen urbana de las calles porteñas, proporcionando una imagen más suburbana con sus jardincitos y techos inclinados. Estas casas eran ya similares en ciertos aspectos a otra tipología de casa propia, el chalet, que se difundió espontáneamente por los barrios y el suburbio durante los años 1930, 1940 y 1950 y fue muy utilizado en las construcciones oficiales de vivienda del período 1945-1955.

Casi todos los barrios de la capital fueron tomando forma sobre el extendido trazado en damero. Sólo dos tuvieron un trazado especial

[51] Liernur, Pancho, pp. 113-118.

y novedoso que incorporaba las teorías de un paisaje urbano menos monótono y más rico en vistas y lugares imprevistos. Ambos se trazaron en 1920 con calles curvas que definieron ámbitos urbanos netamente diferentes al resto de los barrios: el exclusivo barrio Parque, hoy Palermo Chico, ubicado en el norte sobre la actual avenida del Libertador, en el área de mayor valor inmobiliario de la ciudad; y el parque Chas entre los actuales barrios de Agronomía y Villa Urquiza. Sin embargo, a pesar del común denominador de sus calles curvas, son más las diferencias que las semejanzas entre esos dos barrios. Los separan la brecha de dos niveles muy distintos de ingreso y formas de vida. Ubicado entre el barrio Norte y los bosques de Palermo, el elitista barrio de Palermo Chico se transformó en el más elegante de la ciudad; con lotes más amplios y vistas moduladas sobre tranquilas calles, es hasta hoy uno de los sitios más caros de Buenos Aires. Mucho más semejante al resto de los barrios porteños en sus hábitos, barrio Parque Chas tiene una fuerte vida barrial y está habitado por grupos de ingresos medios. Su trazado de calles elipsoidales y concéntricas le permitieron, dentro de este común denominador de los barrios porteños, el desarrollo de una cierta mitología propia [52].

En los barrios del norte de la ciudad, y en las avenidas importantes de barrios como Once, Flores y Caballito, comenzó en la década de 1930 la construcción en altura, primero con casas de renta y luego, en la década de 1950 con edificios construidos bajo el régimen de la propiedad horizontal. Este crecimiento en altura adquirió en algunas calles de los barrios características estilísticas bastante unitarias, como las que otorgaron las casas de renta «blancas», que arquitectos y constructores, algunos no tan conocidos como los que diseñaban los edificios importantes del centro, construyeron con gran calidad. Este «racionalismo no ortodoxo» se encuentra, entre otros, en el barrio de Belgrano, en el barrio Sur y en barrio Norte y Palermo sobre las avenidas Santa Fe —frente a plaza Italia— y Libertador, con obras de Birabén y Lacalle Alonso, León Dourge, Antonio U. Vilar, Kalnay y otros.

[52] Berjman, Sonia, 1985.



Capítulo X

BUENOS AIRES CONTEMPORÁNEA: 1955-1991

Los últimos 36 años

En 1955, después de casi 10 años de gobierno constitucional, la vida política argentina fue una vez más interrumpida por un golpe militar. Entre 1955 y 1983 todas las presidencias constitucionales, elegidas con o sin proscripciones de candidatos o partidos, fueron interrumpidas por los militares. En 1983, al término de los oscuros y penosos años de un gobierno castrense, se recuperó el sistema democrático en el país, con plena vigencia de la constitución, la libertad de expresión y la vida cívica.

La última etapa industrialista, puesta en marcha durante la presidencia del doctor Arturo Frondizi (1958-1962), produjo una sostenida expansión industrial, que se prolongó hasta mediados de la década de 1970. El «desarrollismo» —nombre con el que se conoce esta política económica— incorporó capitales y tecnología del exterior y auspició las inversiones de capital intensivas que hicieron más complejo el aparato productivo y desarrollaron las ramas de la industria pesada y semipesada [1]. El área metropolitana de Buenos Aires concentró, como en las décadas anteriores, la mayor parte de este desarrollo industrial.

La política económica aplicada por el último gobierno militar (1976-1983) basada en medidas económicas de tipo monetarista y en la apertura de las importaciones, y afectada por los vaivenes de la crisis económica mundial, las políticas de ajuste y la deuda externa, llevaron

[1] Rofman, Alejandro y Nora Marqués, p. 8.

al país a un estado económico netamente recesivo. No sólo la Argentina sufrió los efectos de la crisis económica, sino también otros países latinoamericanos que, en mayor o menor grado, tuvieron un gran deterioro social y económico durante la llamada «década perdida» de 1980.

Algunos datos muestran la magnitud que alcanzó la desindustrialización en la Argentina durante la década de 1980: el producto manufacturero de 1987 retrocedió a los mismos valores que tenía en 1972; la ocupación fabril cayó en 400.000 personas en valores absolutos (35 por ciento) entre 1975 y 1987; se cerraron el 20 por ciento de los establecimientos industriales de mayor tamaño; la inversión industrial cayó cerca de un 50 por ciento entre 1975 y 1987; la participación de los asalariados en el ingreso nacional disminuyó un 28 por ciento; y la producción manufacturera por habitante —que había crecido un 47 por ciento entre 1960 y 1975— cayó un 25 por ciento entre 1975 y 1987 [2]. De manera simultánea aumentó la concentración del capital industrial y se formaron grandes grupos económicos, mientras las pequeñas y medianas empresas se debilitaban.

Por haber concentrado históricamente el mayor desarrollo industrial del país, el área metropolitana de Buenos Aires sufrió los peores efectos de la crisis, perdiendo empleos y establecimientos industriales en los partidos del gran Buenos Aires. Mientras tanto la Capital Federal ganaba en actividades comerciales, burocráticas, financieras y de comunicación. La diferencia de calidad de vida entre la capital y la mayor parte de los partidos del gran Buenos Aires aumentó. La capital mantuvo e incrementó su papel de centro de decisiones políticas, económicas y sociales más importantes del país, mientras los municipios periféricos concentraron buena parte de los habitantes más pobres de la Argentina.

Población: el área metropolitana crece cada vez más lentamente

Entre 1960 y 1991, la población del área metropolitana pasó de 6.875.000 personas a 11.323.000. Los 4.450.000 personas incorporadas en los últimos 30 años, se incorporaron a la población de los partidos

[2] Ferrer, Aldo, p. 65.

del gran Buenos Aires, tal como venía sucediendo desde la década de 1940.

El crecimiento cada vez más lento de la población es una de las características más notables del área metropolitana en su conjunto durante las últimas tres décadas, aun cuando el número de nuevos habitantes representa cifras muy grandes. Desde 1960 en adelante se sumaron por década cada vez menor número de personas: entre 1960 y 1970 se agregaron 1.670.000, entre 1970 y 1980 alrededor de 1.500.000 y entre 1980 y 1991 ceca de 1.270.000. Se quebró, de ese modo, de la década de 1960 en adelante, una de las tendencias históricas más características del área metropolitana de Buenos Aires: su peso creciente en la población urbana del país. A partir de 1980 también fue disminuyendo su peso respecto al total de la población argentina (cuadros números 5, 6, 7 y 8). Por primera vez, la tasa anual de crecimiento de la población del área metropolitana está por debajo de la tasa anual de crecimiento de la población del país.

Esta tendencia se relaciona con cambios en la distribución espacial de la población en el país, detectable a partir del período intercensal 1947-1960. A partir de ese período intercensal, las ciudades pequeñas (entre 20.000 y 49.999 habitantes) e intermedias (entre 50.000 y 1.000.000 de habitantes) aumentaron su población, y el peso de la población de las intermedias se hizo cada vez mayor con relación al total nacional: mientras en 1950 la población en ciudades de tamaño intermedio constituía el 16 por ciento del total, en 1980 esa participación había crecido el 28 por ciento [3]. Algunas ciudades de tamaño intermedio, de crecimiento estancado hasta 1970, aceleraron notoriamente sus tasas de crecimiento demográfico entre 1970 y 1980. Algunas capitales de provincia crecieron debido a las políticas nacionales de promoción industrial puestas en marcha a finales de la década de 1970 como San Luis, Catamarca, La Rioja, San Juan, Neuquén y Ushuaia. Con estos nuevos regímenes de promoción, provincias que tradicionalmente expulsaban población y perdían empleos comenzaron a recibir, en sus ciudades capitales, habitantes de otras provincias.

Otros factores que influyeron decisivamente desde 1976, en la desaceleración del crecimiento demográfico del área metropolitana están

[3] Vapnarsky, César A. y Néstor Gorojovsky, pp. 43 y 44.

relacionados con la ya mencionada implementación a escala nacional de políticas monetaristas, la apertura de la importación, y el retroceso y deterioro del proceso productivo, que se manifestó en una reestructuración de la industria manufacturera nacional. Este proceso de «desindustrialización» afectó de lleno al área metropolitana de Buenos Aires por ser el área más industrializada del país, pero también afectó a otras áreas industrializadas como Córdoba y Rosario.

Debido a estos cambios, desde mediados de 1970 el área metropolitana de Buenos Aires dejó de atraer a emigrantes del interior del país en igual medida que lo había hecho antes. Más aún, los datos estadísticos del período intercensal 1980-1991 indican que algunos de los residentes del área metropolitana regresaron al interior y probablemente otros engrosaron el creciente contingente de emigrantes al exterior, proceso éste que venía acentuándose desde la década de 1960. El área metropolitana comenzaba a dejar de ser atractiva porque ofrecía menores oportunidades de trabajo formal mientras aumentaba la inestabilidad de las relaciones laborales y el número de gente que trabajaba por su cuenta. Esta situación, más la escasa infraestructura existente en la que el gobierno invertía cada vez menos, los largos viajes en ómnibus y los cada vez menos eficientes y más inseguros viajes en tren y en los colectivos, desmejoraron notablemente las condiciones de vida en los partidos suburbanos de la metrópoli y desalentaron la radicación de población [4].

Si bien el área metropolitana de Buenos Aires disminuyó la velocidad de su crecimiento, sigue siendo, y por mucho tiempo, la aglomeración más importante de un país con un porcentaje muy alto de población urbana, duplicando la población de las áreas metropolitanas que le siguen en tamaño: el gran Rosario y el gran Córdoba (cuadros números 17 y 18).

Mayor crecimiento vegetativo y menos migraciones

En las últimas tres décadas, la composición del crecimiento de la población del área metropolitana de Buenos Aires cambió nuevamente

[4] Rofman, Alejandro y Nora Marqués, p. 27.

y comenzó a depender más del crecimiento vegetativo y menos de las migraciones internas. A partir de 1970 el crecimiento natural fue el responsable de las dos terceras partes del aumento de población, mientras que las migraciones netas sólo representaban un tercio del mismo [5]. El crecimiento natural aumentó su importancia durante la década de 1970. El censo de 1980 registraba los valores menores de migración interna e inmigración externa del siglo.

En 1980, el 90,5 por ciento de los habitantes del área metropolitana eran argentinos. La mitad había nacido en la provincia de Buenos Aires, mientras que el 40 por ciento provenía de otras provincias del interior del país, fundamentalmente de Entre Ríos, Corrientes, Santiago del Estero, Tucumán, Chaco, Santa Fe y Córdoba. La mayor proporción de nacidos en la provincia de Buenos Aires (entre el 50 por ciento y el 77 por ciento) se encontraba en los partidos del sur del primer y segundo anillo y en todos los del tercer anillo. El mayor porcentaje de emigrantes de otras provincias (entre el 45 y 55 por ciento) se encontraba al oeste y norte del primer y segundo anillo. De los extranjeros, que representaban el 9,4 por ciento de la población del área metropolitana, el 3 por ciento provenía de los países limítrofes y el 6,3 por ciento de otros países. Los porcentajes más altos de nacidos en los países limítrofes —paraguayos y uruguayos principalmente— se habían establecido en La Matanza, Lomas de Zamora y Quilmes, y en el oeste y sur del segundo anillo. En todo el área metropolitana quedaban muy pocos extranjeros nacidos en los países europeos. Los mayores porcentajes de italianos y españoles se encontraban en la capital y en los partidos adyacentes.

Mayor crecimiento en los partidos más alejados de la Capital Federal y menor o nulo en los más cercanos

Si bien entre 1960 y 1991 fue cada vez más lento el crecimiento de la población en el área metropolitana de Buenos Aires, este comportamiento no fue parejo: algunos municipios se mantuvieron esta-

[5] Lattes, Alfredo E. y Sonia Mycshaszula, 1986 (trabajo mimeografiado), citado por Rofman, Alejandro y Nora Marqués, p. 35.

bles, como la Capital Federal; otros crecieron a un ritmo bajo y cada vez más lento, como los del primer anillo; otros mantuvieron un ritmo decreciente pero alto, como los partidos del segundo anillo; y, por último, sólo crecieron rápidamente los partidos más periféricos y menos poblados del tercer anillo (cuadros 9 y 10 y figura número 11).

Del 1.670.000 personas que se agregaron en total al área metropolitana entre 1960 y 1970, poco más de 900.000 se instalaron en el primer anillo y poco menos de 700.000 en el segundo. Mientras las personas que se agregaban al primer anillo eran cada vez menos —720.000 entre 1970 y 1980, y 370.000 entre 1980 y 1991—, las personas que se agregaban cada década en el segundo anillo se mantuvieron alrededor de 700.000.

En 1960 el volumen de la población instalada en el primer anillo casi había igualado al de la capital y juntas constituían el 83 por ciento del total de la población del área metropolitana, 43 por ciento la capital y 45 por ciento el primer anillo. En las décadas posteriores, el primer anillo siguió conservando una proporción similar —entre el 45 por ciento y 47 por ciento— mientras disminuía la proporción de la Capital Federal, cuyo crecimiento demográfico estaba detenido desde 1947 y aumentaba la proporción del segundo anillo, desde el 10 por ciento en 1960 hasta el 24 por ciento en 1991. Los partidos del tercer anillo, los únicos que tuvieron un crecimiento acelerado y sostenido entre 1960 y 1991, fueron los que, entre 1980 y 1991, registraron las mayores tasas de crecimiento anual, reemplazando el papel cumplido —entre 1947 y 1970— por los partidos del segundo anillo. Pero, si bien los partidos del tercer anillo fueron los que más rápido crecieron, su incidencia en el volumen total de la población es muy escasa porque representaban sólo el 2,25 por ciento en 1960 y el 3,9 por ciento en 1991 del total de la población del área metropolitana.

En 1991, dos tercios de la población se concentraban en el primer y segundo anillo del gran Buenos Aires —el 45 por ciento en la primera y el 24 por ciento en la segunda—; es decir que, casi la mitad de toda la población del área metropolitana vivía en los partidos del primer anillo, un poco menos de un cuarto en el segundo y algo más de un cuarto en la Capital Federal. La situación era inversa a la registrada en 1914, cuando a finales del primer período de gran crecimiento del área metropolitana, la capital concentraba el 74 por ciento de la población de la aglomeración.

Entre 1980 y 1991 al estancamiento de la población de la capital se agregó el estancamiento demográfico de dos partidos adyacentes, Tres de Febrero y Avellaneda, y la pérdida neta de población de otros dos del primer anillo, Lanús y Vicente López. Eran los partidos que más tempranamente quedaron integrados a la metrópoli, aquéllos que conformaron el cordón industrial del gran Buenos Aires y que luego fueron muy afectados por la reestructuración de la industria.

Expansión urbana

Los vaivenes de la industria manufacturera

Entre 1930 y 1960, tal como se mencionaba en el capítulo anterior, las nuevas industrias se instalaron formando un anillo alrededor de la capital. En 1963, de los 1.800 establecimientos industriales con más de 25 obreros que existían en el conjunto del área metropolitana, el 85 por ciento estaba ubicado en un círculo a 20 kilómetros de la plaza de Mayo y sólo cinco establecimientos estaban a más de 30 kilómetros [6]. A partir de esa fecha, con la construcción del acceso Norte, comenzó a definirse una nueva zona industrial a lo largo de esta autopista, inaugurada por la empresa Ford en la localidad de Pacheco, partido de Tigre. Esta nueva concentración se integró al denominado Eje Fluvial Industrial, que corre a lo largo del río Paraná y de la Plata desde el área metropolitana de Rosario, en la provincia de Santa Fe, a 320 kilómetros al norte de la ciudad de Buenos Aires, al área metropolitana de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, 70 kilómetros al sur [7].

Durante los años de vigencia del modelo económico «desarrollista» (1958-1975), las inversiones intensivas en capital y tecnologías predominantemente extranjeras, se habían volcado hacia la fabricación de automóviles, tractores, química, petroquímica, máquinas herramientas, farmacia y siderurgia. Por las ventajas comparativas que ofrecía el polo

[6] Schwartzer, Jorge, p. 232.

[7] El Eje Fluvial Industrial fue identificado en el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), en 1969 y fue retomado por la Comisión Nacional del área metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA), en 1989.

industrial del gran Buenos Aires, los nuevos establecimientos industriales se radicaron principalmente en él. La desindustrialización promovida por la aplicación, a mediados de la década de 1970, de las nuevas políticas económicas, tuvieron su mayor impacto en el área metropolitana de Buenos Aires, ya que concentraba la mayor actividad industrial de las ramas que, hasta entonces, habían sido los motores de la actividad industrial y que fueron las más afectadas en este proceso: la metalmecánica y las industrias de base en general. Las cifras de la evolución del empleo evidencian la magnitud del impacto: en 1984 el área metropolitana de Buenos Aires —que era la más diversificada del país con 169 ramas industriales— ocupaba al 51 por ciento del total de la ocupación industrial del país, habiendo disminuido en un —8,72 por ciento con respecto a 1973 [8].

Por efectos de esta reestructuración industrial, disminuyó el número de los empleos industriales y también el número de grandes establecimientos industriales en el área metropolitana. A mediados de 1985 el área metropolitana de Buenos Aires era considerada, junto con las de Rosario y Córdoba como un área de «desindustrialización neta» [9]. Pero la pérdida de empleos industriales se hizo sentir más en los partidos que habían adquirido mayor concentración industrial hasta esa fecha: los del primer anillo perdieron empleos industriales en números absolutos, mientras que en los del segundo hubo un aumento pero éste fue menor que el aumento de la población (cuadro número 19).

Otra de las causas de la disminución de la actividad industrial en el área metropolitana fueron las disposiciones provinciales que desincentivaron y luego prohibieron la instalación de nuevas industrias a menos de 60 kilómetros de la Capital Federal [10]. A ellas se sumó la ya mencionada política nacional de desconcentración industrial promovi-

[8] Gatto, Francisco; Graciela Gutman y Gabriel Yoguel, pp. 88 y 89.

[9] Según la categorización de Francisco Gatto. Las otras cuatro categorías son: 1) «áreas de nuevo desarrollo industrial» (resto de la provincia de Buenos Aires, parte de Misiones y de Chubut); 2) «áreas de industrialización reciente» (Tierra del Fuego, Chubut, La Rioja, Neuquén, Catamarca, San Juan y San Luis); 3) «áreas agroindustriales tradicionales» (Entre Ríos, Mendoza, Tucumán, Río Negro y Salta); y 4) «áreas sin desarrollo industrial» (Santiago del Estero, Formosa, Santa Cruz y La Pampa). *Idem*, p. 139.

[10] La ley provincial 7.270 de erradicación de industrias dispone su ubicación a no menos de 60 kilómetros de aquellas industrias consideradas indeseables, en un plazo de 10 años. Schwartzer, Jorge, p. 233.

da por los regímenes de promoción industrial provinciales, que en los últimos años fueron suspendidos. Otro factor relevante fue la tendencia general hacia la «terciarización» de la economía, es decir, el mayor desarrollo del sector finanzas, comercio, servicios y comunicaciones.

A pesar de estos nuevos procesos, que marcarán posiblemente cambios profundos en el futuro, el cinturón industrial del área metropolitana tenía, en 1985, un papel importante en la actividad económica urbana. En los partidos del primer anillo la industria manufacturera tenía mayor participación en el Producto Bruto Interno que el comercio y los servicios. Entre los partidos con mayor producción industrial se encontraban Avellaneda, San Martín, San Fernando, San Isidro y Vicente López en el primer anillo, y Tigre, Florencio Varela, Berazategui y Merlo en el segundo [11]. Por el contrario, la Capital Federal, que venía perdiendo empleos industriales ya desde la década de 1950, tenía un predominio del sector comercio, finanzas y servicios, anticipando quizá, la futura orientación del área metropolitana hacia estas actividades del sector terciario.

Después de 1960 la ubicación de las industrias no tuvo el mismo efecto que habían tenido las industrias de la década de 1920 y 1930 en el sur, atrayendo población en sus cercanías y densificando partidos como Avellaneda, Lanús y Quilmes. Con el desarrollo del transporte colectivo y las rutas y el aumento del valor de los terrenos provocado por la urbanización, la vivienda de los trabajadores industriales de bajos salarios tendió a ubicarse en zonas más periféricas, en los partidos del segundo y tercer anillo. Allí también se instalaron, por ser los lugares donde podían comprar un terreno o armar una casilla en una villa miseria, buena parte de los trabajadores por cuenta propia con ingresos más bajos y los que conseguían empleo esporádicamente. Lo hacían en zonas de baja densidad, con escaso o ningún servicio de agua corriente, cloacas y recolección de basura, en casas autoconstruidas sobre un lote propio o en terrenos invadidos, muchas veces inundables. La inversión pública en infraestructura y servicios en esas zonas era escasa y además decreciente. Tras los loteos y sus facilidades de pago, los grupos más pobres, fueron alejándose no sólo de las instalaciones fabriles, cuyo empleo era cada vez menos numeroso, sino también del

[11] Comisión Nacional del área metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA), p. 84.

centro y de la Capital Federal en general, que constituía un gran mercado de trabajo en el comercio y en los servicios. Después de 1960 la localización de las viviendas de los trabajadores dependió más de los precios del mercado de lotes a plazos y menos de su cercanía a las zonas fabriles, aumentando el número y el tiempo empleado en los viajes diarios [12].

Aumento de la pobreza en el área metropolitana de Buenos Aires: los nuevos pobres

Durante las últimas décadas aumentaron los niveles de pobreza de los habitanes del área metropolitana. Según un estudio basado en el censo de 1980, un cuarto de la población del área metropolitana vivía en condiciones precarias, hacinados y sin servicios sanitarios en sus viviendas. La distribución de esta población no era pareja en todo el área metropolitana: mucho menor era el porcentaje que se encontraba en la Capital Federal (7,4 por ciento) que en el gran Buenos Aires, donde algunos partidos del segundo y tercer anillo, como Florencio Varela, Moreno, Escobar y Pilar, tenían cerca del 40 por ciento de su población con necesidades básicas insatisfechas (cuadro número 20). En cifras absolutas, sin embargo, el mayor número de pobres se encontraba en la misma capital y en el populoso partido de La Matanza.

Hacia 1990, por efecto de los factores ya mencionados y por la constante retracción de la participación del Estado en la promoción de políticas sociales, el aumento de la pobreza no fue un problema de magnitudes sino también de tipo: no sólo hubo más pobres sino que se mutliplicaron las diferentes clases de pobres. Además de aquellos que nunca pudieron salir de la pobreza —los pobres estructurales, como se los denomina— entraron en la clasificación de pobres —con la denominación de «pauperizados»— muchos miembros de los tradicionales grupos con ingresos medios, con educación y vivienda, cuyos salarios bajaron tanto que ya no les alcanzaba para cubrir los gastos de alimentación, ropa y el pago de servicios públicos e impuestos. Esta situación

[12] Facciolo, Ana María, 1981, pp. 567-568.

obedeció a una polarización muy fuerte de los ingresos, caracterizada por una marcada baja en la franja de los salarios medios [13].

El aumento del volumen de la pobreza estructural y su impacto desarticulador sobre las familias dejó mayores cantidades de niños solos deambulando por las calles del centro y cerca de las estaciones de ferrocarril. La menor atención a la salud y la educación ya está deteriorando el estado físico y el nivel de instrucción de numerosos habitantes de la metrópoli. De no mediar cambios, las consecuencias se harán sentir en pocos años. Asimismo, la pauperización de los grupos medios, en una aglomeración que se ha caracterizado básicamente y hasta hace poco tiempo atrás, por su extendida presencia, puede desmejorar rápidamente la calidad de vida de estos grupos y a un mediano plazo puede llegar a tener impactos relevantes sobre la distribución espacial de la población en su conjunto.

Una mayor segregación espacial

Tanto la extrema pobreza como la extrema riqueza no se ven mucho en las calles del centro de la ciudad ni en la Capital Federal en general. Muchos pobres no pueden llegar al centro porque no pueden pagarse el pasaje y pasan la mayor parte de sus vidas en los suburbios y barrios del gran Buenos Aires. Al mismo tiempo, muchas personas de alto nivel económico trabajan, se reúnen y asisten a espectáculos también fuera del centro, en barrios como Belgrano y Palermo, o en los enclaves caros del gran Buenos Aires, como los que se encuentran en los partidos de Vicente López y San Isidro (figuras números 15 y 16). Se arman así circuitos cada vez más cerrados de uso y de vida de diferentes áreas de la metrópoli (figura número 17). No es infrecuente encontrar gente, de una u otra condición que jamás ha visitado ciertas localidades de la metrópoli y ni siquiera tiene cabal idea de dónde están ubicadas.

[13] Para la evolución de la pobreza en la Argentina ver: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), 1984; Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), 1990. Para el área metropolitana de Buenos Aires ver Beccaria, Luis, 1991; y Minujin, Alberto, 1991.

Aunque actualmente Buenos Aires no sea una aglomeración muy segregada espacialmente, como tantas otras de América Latina, la segregación espacial tiende a aumentar. En algunos lugares de alto poder adquisitivo del gran Buenos Aires es frecuente ver las garitas callejeras de los servicios de vigilancia privados pagados por los vecinos para controlar su seguridad, ante el aumento de los robos y la disminución de la vigilancia policial. En el otro extremo, hay lugares del gran Buenos Aires, como algunos conjuntos de viviendas en el sur y oeste, que se han vuelto de circulación restringida por la inseguridad, aun para las fuerzas policiales que no dominan buena parte del territorio del gran Buenos Aires.

No sólo espacialmente fueron separándose estos extremos, sino que se conviertieron en el reflejo de economías cada vez más diferenciadas pero complementarias: en el centro y norte de la capital, y en algunas zonas del norte del gran Buenos Aires se localizan economías con tecnologías muy desarrolladas, en empresas con mucha productividad, personal muy especializado y salarios relativamente altos; mientras que en otras zonas suburbanas, la economía se organiza en pequeñas empresas de poca productividad y capital, ocupando gente poco especializada, con bajos salarios y muy poca estabilidad en los empleos [14].

Hay excepciones, como las antiguas zonas residenciales de Adrogué y Lomas de Zamora y los nuevos enclaves de los *countries* en la zona norte y oeste del gran Buenos Aires, ubicados muy cerca de viviendas precarias o de asentamientos no legalizados [15]. Los saqueos a varios supermercados de principios de 1989, evidenciaron con dramaticidad estas coexistencias y las necesidades básicas insatisfechas de muchas familias.

Sin embargo, no es tajante esta segregación espacial en el área metropolitana. También en la capital, que en general alberga a una población de recursos medios y altos y ha recibido inversiones públicas y privadas de mayor envergadura, se encuentran viviendas muy precarias. Son las habitaciones, hoteles y pensiones del centro, algunas casas «tugurizadas» como las del barrio del Abasto o la Boca y Barracas, y los bolsones de villas miseria ubicados en la zona sudoeste de la capital.

[14] Ferrer, Aldo, p. 101.

[15] Se denomina *countries* a los conjuntos de casas de fin de semana rodeadas por un cerco, con vigilancia privada y otros servicios compartidos.

A pesar de esta tendencia hacia la mayor segregación, persiste en el área metropolitana cierta continuidad del tejido urbano y social otorgada por la presencia de los grupos medios y medios bajos. Tanto en los suburbios como en la capital, adoptan ámbitos físicos y de nivel económico distintos. En líneas generales, en el gran Buenos Aires se ha conservado la histórica escala de mayor a menor nivel económico según dos direcciones: una radial, tomada desde la capital hacia la periferia y una anular, que va de norte a sur. Un recorrido por el camino de cintura evidencia este gradiente.

La mejor habitabilidad de los partidos del norte sobre los del sur se observa en la calidad de las viviendas, en la disponibilidad de servicios de recolección de basuras, de redes viales y de transporte. Las obras viales, por ejemplo, han sido en el norte de mayor importancia que en el sur: el acceso norte tiene varias ramificaciones y recorridos extensos que llegan hasta ciudades como Rosario y Santa Fe, mientras que el acceso sudeste tiene aún una extensión reducida que no llega a la Plata, la cercana capital provincial, ni se conecta con la Capital Federal como autopista. Lo mismo sucede con el acceso oeste, que si bien se prolonga 80 kilómetros hasta la ciudad de Luján, termina algunos kilómetros antes de la capital, entorpeciéndose el tránsito al tener que atravesar zonas muy urbanizadas cruzadas por numerosas calles y avenidas de tránsito local.

La política de inversiones públicas, la actividad del mercado inmobiliario, la construcción de las autopistas y el desarrollo del mercado automotor, fueron factores que aumentaron el histórico privilegio de la capital sobre los suburbios, y del norte sobre el sur. El análisis de los medios de transporte utilizados para entrar y salir de la capital evidencian también esta diferenciación global. En valores agregados y siguiendo la tendencia registrada ya desde la década de 1940, entre 1960 y 1980 los viajes en ferrocarril decayeron en un 40 por ciento, los viajes en colectivos y autotransporte de pasajeros aumentaron un 30 por ciento y los viajes en automóviles particulares se cuadruplicaron al ritmo del desarrollo de la industria automotriz y las autopistas. En líneas generales, entre 1960 y 1980 aumentó el número de viajes desde los partidos ubicados al norte y el oeste del área metropolitana de la capital y disminuyeron los viajes desde el sur. Sin embargo, fueron diferentes las cantidades de viajes y los medios de transporte más usuales según provenían del norte, oeste o sur del gran Buenos Aires: en 1980

la mayor parte de los viajes desde el norte se hacían en automóviles particulares, los provenientes del sur en omnibuses y los provenientes del oeste se repartían equilibradamente entre el ferrocarril, el automóvil y el ómnibus [16].

Transformaciones en el área metropolitana 1955-1991

En los 36 últimos años no hubo en el área metropolitana otros cambios físicos significativos que los producidos por la continuación, y en algunos casos la aceleración, de tendencias preexistentes. En líneas generales, se acentuó la diferencia —en la cobertura de infraestructura y servicios urbanos y en la calidad de la vivienda— entre la capital y los partidos del gran Buenos Aires, con un mejoramiento en la capital y un empeoramiento en los partidos. De hecho, se profundizó la brecha entre las zonas más carenciadas y las más privilegiadas. En el gran Buenos Aires, las zonas más pobres y peor servidas aumentaron su población y superficie urbana, y sólo mejoraron los sectores históricamente bien servidos de los partidos del norte y algunos centros suburbanos y enclaves residenciales del oeste y sur. En la capital, las mejoras fueron más marcadas en el distrito central y el norte que en el resto.

La capital tuvo planes y códigos urbanos más elaborados y contó con mejores instrumentos de aplicación. El plan director de la Capital Federal, aprobado en 1962 y aún no derogado, sólo contenía sugerencias para el área metropolitana, y para su área de influencia —delimitada por un radio de 100 kilómetros—, algunas indicaciones generales. Para el área metropolitana se sugería una zonificación funcional y administrativa, un sistema vial que enfatizara las comunicaciones paralelas a la costa del Río de la Plata y una remodelación de las áreas industriales existentes, entre otras. Asimismo planteaba un sistema de coordinación intermunicipal para superar la histórica fragmentación administrativa del área, que aún no ha sido revertida, a pesar de los organismos creados en la década de 1980 para su coordinación y los diversos planes formulados desde organismos nacionales [17].

[16] Kralich, Susana, pp. 29-30.

[17] En 1984 fue creado el AMBA, Área Metropolitana de Buenos Aires, integrado

En la capital: mejoras

a) Centro. La histórica preeminencia del centro se mantuvo y se intensificó en estas últimas décadas. El distrito central reforzó su papel como principal centro de decisiones del país y del área metropolitana, y siguió concentrado las más importantes actividades comerciales, financieras, de comunicaciones y de servicios. En el centro están ubicadas las principales oficinas administrativas del gobierno nacional y, naturalmente, las del gobierno municipal de la ciudad de Buenos Aires (figura número 18).

Dejó de ser, sin embargo, el principal centro recreativo y de consumo de los grupos de ingresos más altos, quienes se volcaron hacia los subcentros comerciales más sofisticados ubicados en el norte, como Belgrano en la capital, y Acassuso y San Isidro en el gran Buenos Aires, y en los grandes *shoppings* urbanos y suburbanos construidos durante la última década. Los tradicionales cines del centro fueron desplazados por nuevas salas cinematográficas más pequeñas y mejor equipadas, construidas cerca de estos subcentros, rápidamente complementadas con restaurantes, bares y negocios. Los principales teatros del centro no se mudaron, pero muchos se cerraron. Otros más pequeños y numerosos «café *concert*» se abrieron tanto en el centro como en el norte de la capital.

El incremento de la actividad bancaria privada impulsó la construcción de numerosas sucursales de bancos en los barrios y de nuevas sedes centrales en la *city* financiera. Entre estas últimas se encuentran, por ejemplo, la sede central del Banco de Londres y América del Sur (1964), una de las obras de arquitectura moderna argentina más relevantes del período, la del Banco Popular Argentino (1968) y, últimamente el Banco de Tokyo (1982) y el Banco do Brasil.

El aumento de las actividades de servicios y financieras se manifestó en la construcción de edificios de oficinas en torre, como el de

por representantes de la capital y los 19 partidos del primer y segundo anillo. En 1970 desde el CONADE, Consejo Nacional de Desarrollo, se formulaba el «Esquema Director para el Año 2000»; en 1977 desde la SETOP, Secretaría de Transporte y Obras Públicas, se planteaba el «Sistema Metropolitano Bonaerense» que enfatizaba un crecimiento longitudinal sobre la costa del Río de la Plata hacia Rosario y La Plata; y en 1989 el CONAMBA, Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires, planteaba el «Proyecto 90».

Fiat (1965), Brunetta (u Olivetti, 1968), Chacofi y el edificio circular Prourban (o Sevel, 1987), entre otros. Sin embargo, la transformación urbana más importante originada por las necesidades administrativas y representativas de las grandes empresas, propuesta por el plan director de 1962, fue la construcción de un centro de oficinas para empresas de primer nivel, en antiguos terrenos del ferrocarril conocidos como Catalinas Norte, ubicados entre la ciudad y el puerto, frente a la estación Retiro. Al primer edificio, el Buenos Aires Sheraton Hotel (1970) uno de los primeros grandes hoteles que más tarde se construyeron al norte del distrito central, le siguieron edificios de oficinas como el Conurban (1971), el Madero (1975), el Carlos Pellegrini (Unión Industrial Argentina, 1977) y el IBM (1980). Este conjunto de torres revestidas de carpinterías de acero y cristal, constituye un verdadero «centro de negocios» que conforma, junto con los edificios de similar tipología y sistemas constructivos que se levantaron sobre el frente de Leandro Alem y alrededor de la plaza San Martín, una unidad urbana de características propias. Esta localización continuó la antigua tendencia de las actividades comerciales y administrativas de ubicarse en el norte del distrito central (figura número 19).

b) Obras de la intendencia militar. A la vez que el gobierno militar (1976-1983) aplicaba políticas monetaristas y recesivas y se endeudaba con créditos externos, y al tiempo que la construcción privada comenzaba a retraerse, el intendente nombrado por los militares llevó a cabo en la capital una serie de obras. Entre ellas se cuentan las encomendadas para organizar el Campeonato Mundial de Fútbol de 1978, como la remodelación de dos grandes estadios (River Plate y Vélez Sarsfield), la ampliación del aeroparque metropolitano y el edificio para Argentina Televisora Color (ATC); la terminal central de ómnibus, en el barrio de Retiro, escuelas primarias en toda la capital y el rediseño de numerosas plazas públicas. Una de las obras que más impacto tuvo sobre el tejido urbano fue la construcción de las autopistas urbanas elevadas. Para ello se expropiaron y demolieron todos los edificios del centro de las manzanas que las autopistas atravesaban, constituyendo uno de los planes de demolición de más envergadura llevados a cabo en la capital. Por primera vez en la historia de la ciudad, las autopistas penetraron hasta el centro de la ciudad, que de ese modo quedó conectado directamente con el aeropuerto internacional de Ezeiza y con la avenida de circunvalación General Paz. A pesar de la

instalación de estacionamientos, canchas de tenis y *paddle*, clubes, sedes policiales y otros usos bajo las autopistas, están lejos de resolverse los problemas que traen las superficies cubiertas residuales ubicadas por debajo de ellas. Paradójicamente, mientras en Buenos Aires se construían estas autopistas urbanas, en algunas grandes ciudades europeas, como Madrid, se las demolía por sectores debido a los serios problemas que causaban. También completó el gobierno militar la apertura total de la avenida 9 de Julio entre Constitución y la avenida Libertador, vía que se une a la autopista del sur y secciona en dos el antiguo barrio de Barracas, debido al gran ancho de su trazado.

c) Borde costero. En los últimos años, el borde costero de la ciudad fue nuevamente modificado. En el sur se rellenaron terrenos que se destinaron originariamente a la ciudad deportiva del club Boca Junior, y más tarde se inició un relleno a gran escala frente a la avenida costanera Sur, donde se formó la llamada reserva ecológica. Este relleno no contempló la posibilidad de dejar espejos o entradas de agua frente a la costanera y dejó, a este otrora referido paseo dominguero de los porteños, convertido en una avenida mediterránea que no conduce a ninguna parte ni bordea río alguno. Secó también el antiguo balneario municipal, hoy invadido por viviendas precarias, que ya había sido desactivado años atrás por la contaminación de las aguas del Río de la Plata.

En cambio, la costanera Norte tiene un nuevo desarrollo y en los pocos sectores donde se rellenó el río, se han multiplicado en los últimos años *solariums*, instalaciones deportivas y confiterías. Dado su carácter privado y sofisticado estas facilidades excluyen a los que no pueden afrontar los gastos de su uso. La construcción de grandes restaurantes reemplazando los antiguos, pintorescos y poco higiénicos despachos de carne asada llamados «carritos», de la ciudad universitaria de Núñez (1962-68) donde funcionan dos facultades de la Universidad de Buenos Aires, y el aeroparque, constituyen otros factores de vitalización de la mencionada costanera Norte, pero de separación física y visual del río desde la ciudad.

d) Barrios. Durante la década de 1960 y 1970, la construcción de edificios de departamentos de propiedad horizontal densificó algunos barrios de alto nivel adquisitivo, como barrio Norte, Belgrano y algunos sectores de Palermo. Las calles conservaron los árboles pero las fachadas ganaron en altura y aumentó el número de comercios y su ca-

lidad. La vida en esos barrios cambió, se transformaron las pautas de consumo y los encuentros cotidianos en las veredas perdieron un poco la intimidad que tenían cuando el número de vecinos por cuadra era menor.

Una transformación extrema de un viejo barrio se puede observar en Belgrano, entre las avenidas Libertador y Cabildo, en la zona de las torres de vivienda de alta calidad construidas en las últimas décadas. Las viejas calles se desdibujaron en esa zona más que en ningún otro barrio de la ciudad, tanto en su aspecto físico como en las costumbres. Algunos edificios se retiraron de la línea municipal y de los límites laterales del terreno y desaparecieron los muros medianeros y los frentes continuos y compactos sobre las calles. El estacionamiento en las plantas bajas o sótanos, el aumento de las compras realizadas en los cada vez más numerosos supermercados y *shoppings*, la escuela y el trabajo alejados de la vivienda a los que se llega en autobuses privados o automóviles, los fines de semana en las casas de los *countries*, y el aumento de tránsito automotor, son algunos de los factores que vaciaron las veredas de gente y modificaron la antigua vida del barrio. A pesar del mayor número de personas por cuadra, hay menos personas en las calles, los encuentros casuales en la vereda, en la esquina y en los almacenes son más escasos y se distancian las relaciones personales, tan características de la vida de los barrios de viviendas unifamiliares.

Otra zona de vivienda en altura de gran calidad es el barrio Norte, donde se concentró buena parte de la construcción de propiedad horizontal de las últimas décadas, definiendo un frente casi compacto de edificios sobre las calles. Es, actualmente, el área más densa de la ciudad, albergando la mayor proporción de habitantes con ingresos altos. Cambios semejantes en los perfiles de las calles y en el modo de vida, aunque de menor envergadura, se produjeron en algunos sectores centrales de barrios como Caballito, Villa Crespo y Almagro.

A pesar de los cambios registrados en algunos sitios de la ciudad, en la mayor parte de los barrios se mantiene la continuidad del tejido urbano y social que otorga la vivienda y el trabajo de los grupos medios más antiguos, aquéllos cuyos abuelos poblaron los barrios, compraron el terreno y construyeron la casa. Muchos de aquellos habitantes de los barrios que no se mudaron a los departamentos en altura ubicados en el barrio Norte o en los sectores más valorizados de sus propios barrios, o no tuvieron que vender la casa heredada para irse a

vivir más lejos, han quedado en los barrios. Las viejas casas familiares a veces agregaron un piso, o construyeron en el fondo más dependencias o fueron divididas para alojar a más familias. Otras fueron vendidas y rehechas por sus nuevos dueños —algunos que volvían ansiosos a la vida de barrio— sin perder su imagen original, tal como sucedió en Palermo Viejo. Allí, las viejas calles añoradas por Borges se poblaron de nuevos nostálgicos de la vida de barrio. Pero están cerca del centro, en una zona hasta hace poco muy deprimida en su valor inmobiliario y con todo el excelente equipamiento del barrio de Palermo disponible a pocas cuadras de distancia. Otras casas fueron reemplazadas por nuevas viviendas bajas modernas; y por último otras fueron convertidas en negocios, oficinas, institutos privados, jardines de infancia, escuelas privadas, o simplemente demolidas para construir un edificio de propiedad horizontal en las cercanías de las avenidas o calles más valorizadas.

La sanción, en 1977, del código de planeamiento de la capital, reglamentando menores superficies edificables por lote y suprimiendo los patios interiores, frenó la densificación y la construcción de edificios en altura, aun cuando numerosas obras que se atenían todavía al código de 1944 obtuvieron en ese año permisos de construcción. La menor renta del suelo urbano definida por este nuevo código, más la posterior paralización de la industria de la construcción en el contexto recesivo de la década de 1980, determinó una muy lenta renovación urbana en la capital, tanto en el centro como en los barrios. La actividad quedó reducida principalmente a las remodelaciones y a la construcción de supermercados y *shoppings* en la capital y en algunos suburbios, y a las casas de campo en los *countries.*

Recién en los últimos meses de 1991, la estabilización económica permitió una reactivación de la construcción, cuyo proceso está en sus fases iniciales.

Otro cambio, esta vez de tipo étnico, se ha producido en la zona sur de Flores con la radicación de numerosos inmigrantes asiáticos que se instalaron en la ciudad con capitales suficientes para comprar bienes inmuebles y desarrollar actividades comerciales e industriales. Algunos son propietarios de numerosos pequeños y medianos supermercados en los barrios, y otros se han integrado en la vida comercial del antiguo barrio del Once dedicándose, principalmente, a la confección de vestimenta.

Reciclajes

a) La industria se va yendo. Los antiguos edificios fabriles desocupados por el desplazamiento de la industria de la capital, han sido en algunos casos utilizados y reciclados para nuevos usos. Entre ellos se cuenta la antigua fábrica de cigarrillos Piccardo, transformada en museo de Arte Moderno, los talleres del diario *La Prensa* actualmente sede de un centro deportivo, y una vieja imprenta en el barrio de Belgrano que junto con antiguas caballerizas fueron reciclados como pequeños centros comerciales con bares, *pubs* y restaurantes semicubiertos, definiendo una nueva y atractiva zona de esparcimiento.

En el antiguo y extenso enclave industrial donde había funcionado la cervecería Palermo, se instaló uno de los centros comerciales urbanos más grandes de la ciudad que fue complementado con torres de vivienda de alta calidad; la antigua cancha de fútbol de San Lorenzo fue vendida y en su lugar construido un gran centro comercial. Otras grandes instalaciones fabriles han sido simplemente abandonadas deprimiendo la zona que las rodea, como la algodonera Argentina en Chacarita, los talleres y depósitos en desuso en vastos sectores de Barracas y los grandes terrenos y talleres del ferrocarril en Liniers, entre otros.

Algunos grandes establecimientos industriales del área suburbana también están cambiando de usos, como por ejemplo las instalaciones y terrenos de la Volkswagen en La Matanza que fueron comprados por el gobierno nacional para instalar la futura Universidad de La Matanza, y los terrenos de la fábrica textil Sniafa, en el sur, comprados por la provincia de Buenos Aires para instalar viviendas, comercios, talleres y centros comunitarios. También se han concursado las obras para la transformación del ramal ferroviario costero del norte, a lo largo de la costa del Río de la Plata, en un paseo público.

b) Centro histórico. El barrio de San Telmo, ubicado al sur de la plaza de Mayo, es el centro histórico de la ciudad. En las décadas de 1950 y 1960 fueron formulados varios planes para su remodelación, ninguno aplicado, entre los que no faltaron los que proponían demolerlo y construirlo de nuevo. Aunque un poco deteriorado física y socialmente, San Telmo conservó en líneas generales sus características arquitectónicas de mediados y finales del siglo XIX (figura número 20). La acción desplegada por el museo de la Ciudad en la década de 1970

impidió una drástica renovación urbana y fomentó las actividades artesanales, fiestas y exhibiciones, que atrajeron a artesanos, comerciantes y público. Actualmente, es un centro de ventas de artesanía y antigüedades, complementado con restaurantes y bares, que constituye una visita obligada para los turistas y es muy frecuentado por los habitantes de la ciudad durante los fines de semana y en las tardes y noches veraniegas. Una nueva reglamentación de protección de áreas históricas que incluye el barrio de Montserrat y la avenida de Mayo, sancionada en diciembre de 1991 por el Concejo Deliberante, espera compatibilizar las necesidades de renovación de las zonas declaradas áreas históricas (APH) con la protección de su patrimonio edilicio y urbano. A principios de 1992 se licitaron cinco de los viejos galpones de puerto Madero, otro fue transformado por la municipalidad en un centro cultural y cinco más saldrán a licitación próximamente. Reciclados y conservando su aspecto exterior serán utilizados para usos mixtos de comercios, viviendas y lugares recreativos. Actualmente se está elaborando el plan urbano para puerto Madero. De este modo, el predio de 170 hectáreas que es hasta el momento propiedad de la nación, será ofrecido en venta a la actividad privada, a través de la gestión de la «Corporación Antiguo Puerto Madero» formada a partes iguales por el municipio y la nación [18]. Se concreta de este modo, el viejo proyecto de remodelación del puerto Madero formulado varias décadas atrás. Constituye, por su envergadura, una de las transformaciones más importantes de la capital y su evolución probará la eficacia o ineficacia del sistema utilizado, de gestión coordinada entre el gobierno y la empresa privada.

Nuevos conjuntos de vivienda en altura y nuevas villas miseria en el área metropolitana

Durante la mayor parte de las últimas tres décadas, la actividad privada fue el sector más dinámico en la construcción y financiación de viviendas tanto en la capital, donde tuvo mayor auge la construc-

[18] Entrevista con Cristina Fernández, directora de proyectos de la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, febrero, 1992.

ción de propiedad horizontal, como en los partidos del gran Buenos Aires. La ingerencia del sector público en la construcción de viviendas, que había disminuido anualmente entre 1955 y 1965, adquirió mayor peso en la década de 1970 [19]. Diversos organismos fueron creados para ocuparse de la construcción y financiación pública de vivienda para grupos de población de ingresos bajos, incluso para la erradicación de villas miserias [20]. En la práctica, la mayor parte de las unidades fueron adquiridas por grupos de ingresos medios. En la capital, en las zonas bajas del sudoeste, fueron construidos por la Comisión Municipal de la Vivienda algunos barrios de gran envergadura que, determinaron el nuevo perfil urbano de esa zona. El barrio General Savio I y II (ex Lugano) es el de mayor tamaño con cerca de 10.000 viviendas y 50.000 personas sobre un predio de 68 hectáreas. El diseño de este barrio, basado en edificios altos en forma de pantallas quebradas, con comercios y servicios en las plantas bajas y primeros pisos y pasillos elevados —que no son utilizados por los habitantes—, define un modo de vida urbano muy diferente y de peor calidad que el de cualquier calle, tradicional o no, de la ciudad. Su tamaño, diseño, funcionamiento y ubicación relativamente aislada en la ciudad, condujo a que se la denomine —y también se la perciba— como una «ciudad satélite». El conjunto de Catalinas Sur (1965), ubicado cerca del río, entre los barrios de San Telmo y La Boca, con 2.200 viviendas en 32 torres, tienen en cambio un funcionamiento bastante integrado con el barrio que lo rodea y ofrece una calidad de vida aceptable, muy cerca del centro de la ciudad. Otros conjuntos de grandes dimensiones fueron posteriormente construidos en las zonas bajas del sudoeste como el de Piedra-

[19] AA. VV., «El problema de la vivienda», en revista *Summa*, número 100/101, Buenos Aires, junio-julio 1976.

[20] En 1961 se creó el Fondo Federal de la Vivienda dependiente del Banco Hipotecario Nacional; en 1964 el plan de erradicación de villas de emergencia (PEVE); en 1965 se creaba la Secretaría de Estado de Vivienda dependiente del Ministerio de Economía y actualmente Secretaría de Vivienda y Ordenamiento Ambiental (SVOA), dependiente del Ministerio de Salud Pública y Acción Social, con representaciones en las provincias a través de los respectivos Institutos de la Vivienda, y en la capital por la Comisión Municipal de la Vivienda creada en 1967; en 1968 se implementa el plan de viviendas económicas argentinas (VEA) y en 1972 del Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI), modificado en años posteriores. Está constituido por un porcentaje sobre las recaudaciones impositivas. Es administrado por la SVOA y sus institutos provinciales.

buena entre 1973 y 1983 (676 viviendas, para 2.800 habitantes) y el de Villa Soldati (3.200 viviendas), compuesto por torres y tiras de bloques unidas por puentes donde a la gente le es difícil orientarse y organizar el mantenimiento de los edificios y los espacios comunes. Al primitivo conjunto Parque Almirante Brown, sectores A y C (1962, 1.700 viviendas) se le agregó entre 1984 y 1988 el sector E con una capacidad de 1.232 unidades.

Entre 1976 y 1986, en la capital y los 19 partidos del primer y segundo anillo del gran Buenos Aires, el Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI) financió, a través de la Secretaría de Vivienda y Ordenamiento Ambiental y los institutos de vivienda respectivos, la construcción de cerca de 27.000 unidades de viviendas a través de contratos con las grandes empresas constructoras [21]. Entre los de mayor envergadura figuran el conjunto de Villa Tranquila (1974), ubicado en Avellaneda, compuesto por 5.000 viviendas organizadas en torres unidas por puentes descubiertos; Las Catonas (1981) en Moreno, con 1.600 viviendas en diversos tipos de bloques; Don Orione (1981) ubicado en Claypole, partido de Almirante Brown, de 4.290 viviendas dispuestas en bloques y viviendas individuales [22]. En éste, quizá, uno de los conjuntos que presenta mayores problemas sociales, de equipamiento y de falta de seguridad en todo el gran Buenos Aires. Otros conjuntos de menores dimensiones como el Ciudadela I y II (960 y 2.400 viviendas, respectivamente) o el de San Justo, en La Matanza, también presentan problemas de seguridad.

Mientras se desarrollaba esta actividad constructiva, tanto privada como pública, la población instalada en villas miserias en la capital aumentó: los 33.920 habitantes villeros de 1956 mencionados en el capítulo anterior, aumentaron a 179.322 en 1975 y a cerca de 280.000 en 1977 [23]. Hubo varios intentos de erradicación de villas, de los cuales el de finales de la década de 1970, llevado a cabo por el gobierno del proceso militar, fue el más drástico ya que no contempló plan alguno para realojar a la población expulsada. En 1978 se estimaba que la po-

[21] En esta cifra también se incluye a las viviendas construidas mediante créditos otorgados por el Banco Hipotecario Nacional. Ministerio de Salud y Acción Social de la Nación, Secretaría de Ordenamiento Ambiental, 1988, p. 22.

[22] Pomar, María Luz y Félix Bombarolo, pp. 112 y 115.

[23] Yujnosky, Óscar, 1984, p. 249.

blación que quedaba en las villas de la capital había disminuido a cerca de 50.000 personas [24]. En los hechos, esta erradicación auspició la creación de nuevas villas miseria en los partidos más cercanos a la capital, principalmente los del eje sur: Avellaneda, Lomas de Zamora, Lanús y Quilmes [25].

En 1990 se estimaba que en los 19 partidos del primer y segundo anillo había 580.000 personas en villas miserias, el 6,49 por ciento del total de la población de esos partidos, con las mayores concentraciones en Avellaneda, Lanús, Quilmes, La Matanza y San Fernando [26].

Desde 1987 a 1991, en los partidos del área metropolitana, como consecuencia de un cambio de política a nivel provincial, se comenzó a descentralizar la gestión de vivienda derivando fondos hacia los municipios. A través de ellos se otorgaron en venta mediante cuotas muy bajas, lotes con servicios destinados a una franja de población de muy escasos recursos, se diseñaron y construyeron localmente pequeños grupos de viviendas y también se alentaron la autoconstrucción y la cooperación con organizaciones no gubernamentales. Son iniciativas de descentralización muy bien orientadas, pero cuyos resultados es aún prematuro evaluar, dada la enorme dimensión que tiene el problema de la vivienda en el área metropolitana de Buenos Aires.

En el gran Buenos Aires, más que transformaciones: problemas ambientales

El área metropolitana de Buenos Aires se extiende sobre un medio natural benigno que de por sí no tiene grandes problemas ambientales, ni éstos alcanzan la magnitud de otras metrópolis iberoamericanas como México, San Pablo y Santiago de Chile, a pesar de que durante los últimos años se han agudizado. Los factores que incidieron sobre

[24] Yujnovsky señala, para 1978, 35.847 personas correspondientes a las cinco villas miseria más populosas de la ciudad (el 72,6 por ciento del total). *Idem.*

[25] En 1981 en los 19 partidos del primer y segundo anillo, cerca de 290.000 habitaban en villas miseria, es decir, el 4,3 por ciento del total de esos partidos y había unos 100.000 más en la capital. Parece que hubiesen sido considerados sólo los instalados en las villas de mayores dimensiones. En 1981 Lanús tenía el 15,5 por ciento de su población viviendo en villas. La Matanza el 12,4 por ciento y Quilmes el 12,3 por ciento. *Idem,* p. 252.

[26] Rubino, Óscar, cap. 2, p. 23.

esta agudización son de índole social, política y económica, como el crecimiento del número de habitantes pobres en el área metropolitana, una menor disponibilidad de fondos en los municipios provocado por la menor participación de la provincia de Buenos Aires en los fondos de coparticipación federal, la tendencia a un menor protagonismo del gobierno en las políticas sociales y la menor inversión pública en obras de infraestructura. A ellos se suman la gran extensión que adquirió el área metropolitana, la complejidad de los procesos de transformación de la ciudad y la sobreexplotación de sus recursos naturales, en particular de las aguas subterráneas.

Algunos viejos problemas se agudizaron, como las inundaciones que siempre fueron parte de la historia de la ciudad, y aparecieron otros nuevos. Entre los nuevos problemas, los más graves surgieron en el gran Buenos Aires y son: la contaminación del agua, tanto en sus cursos superficiales como subterráneos y el agotamiento y la salinización de las capas freáticas; las insuficientes conexiones de agua potable y redes de desagüe cloacal y pluvial en gran parte del gran Buenos Aires; y el escaso y casi inexistente sistema de recolección de residuos. Las inundaciones, que en los últimos años fueron importantes en la capital por los efectos de la mayor impermeabilización de los terrenos suburbanos tributarios de los arroyos entubados como el Maldonado, han tenido sin embargo, mucho mayor impacto sobre los partidos suburbanos. Los mayores daños se produjeron en la cuenca del río Matanza-Riachuelo afectando a las viviendas precarias de un gran número de habitantes que estaban asentadas en terrenos inundables. También se inunda el litoral costero del Río de la Plata, cuando sopla el viento del sudeste «la sudestada», especialmente la costa sur, donde sus efectos son más destructivos que antes, porque involucran a un mayor número de habitantes ubicados en terrenos no aptos para la vivienda, y la cuenca del río Reconquista al norte del área metropolitana.

En el caso de las inundaciones, como en los demás problemas ambientales del área metropolitana, son los más pobres los que mayores problemas padecen. Lo mismo sucede en las áreas no servidas con redes de agua potable, donde la contaminación del agua subterránea de las capas más superficiales y el descenso del nivel del agua en las capas perjudica más a quien no pueden pagar la construcción de un pozo profundo.

El nivel de abastecimiento de agua corriente y desagües cloacales se ha mantenido estacionario aunque aceptable en la Capital Federal y en los partidos de antigua urbanización y escaso crecimiento demográfico, como Vicente López, Avellaneda y Lanús. Pero fue cada vez menor en los partidos del segundo y tercer anillo, donde el crecimiento de la población presionó sobre la escasa infraestructura existente [27]. La escasez de agua corriente se hizo sentir desde mediados de la década de 1950 en adelante, cuando el gran crecimiento de la población no fue acompañado por un crecimiento de las obras de saneamiento, tal como venía sucediendo desde los momentos más tempranos de la expansión urbana de Buenos Aires. A partir de la década de 1960 la inversión total del gobierno nacional fue cada vez menor en infraestructura de agua potable y desagües, y en el quinquenio 1981-1985 se registró una caída importante que ubicó los niveles de inversión en un tercio de los niveles de las décadas de 1970 [28]. La proporción de población del área metropolitana abastecida de agua corriente fue en continuo descenso a partir de 1947, cuando se estimaba que era el 94 por ciento; en 1960 disminuyó al 76 por ciento; y en 1980 entre el 55 por ciento y 60 por ciento, con sólo un 30 por ciento y 35 por ciento de la población conectada a la red cloacal [29]. Estos porcentajes promedio eran más bajos que los nacionales, que estaban en el orden del 66 por ciento de la población cubierta con agua corriente y el 37 por ciento con cloacas [30]. En 1990, los partidos mejor abastecidos, aquéllos que tenían más del 40 por ciento de la población con servicio de agua corriente, eran los municipios de San Isidro y Vicente López al norte y

[27] Según datos de 1975 la capital, Vicente López y Avellaneda tenían una cobertura completa de agua corriente, y Lanús un déficit que alcanzaba sólo el 13,63 por ciento de su población. En contraste, algunos partidos del primer anillo como Morón y La Matanza tenían un 74 por ciento y 75 por ciento de su población no conectada, valores superados por los partidos del segundo anillo como Tigre (82,54 por ciento) y Moreno, Merlo y Florencio Varela donde la población no conectada al agua corriente oscilaba entre el 93 y 97 por ciento. Según datos disponibles para algunos de los partidos del tercer anillo la población sin agua corriente oscilaba entre el 81 y el 90 por ciento. Brunstein, Fernando y otros, p. 12.

[28] Loterszpil, Jaime y Mario, 1988, pp. 90-91.

[29] Las estimaciones se han realizado con respecto a las cifras de la población abastecida con agua corriente y conectada a la red cloacal en 1975 ofrecidas por INCYTH, sobre la población según censo de 1980. Brunstein, Fernando y otros, pp. 12 y 13.

[30] *Idem*, pp. 15 y 16.

Avellaneda, Lanús, Quilmes y Berazategui al sur, mientras que las áreas peor servidas eran las de General Sarmiento, Merlo y La Matanza al oeste y Florencio Varela al sur [31]. El deterioro tiende a agravarse por la falta de inversiones.

La población no cubierta por las redes de agua corriente hace perforaciones individuales, pero la de pocos recursos llega solamente a la primera capa freática que está casi totalmente contaminada en toda el área metropolitana. Un acuífero más profundo, que constituye la reserva de agua más importante y más utilizada, está contaminado en extensas zonas. También ha influido un descenso en el nivel de las aguas debido a la sobreexplotación a la que fue sometido por las industrias que se abastecieron casi en su totalidad de aguas subrerráneas, con excepción de las industrias ubicadas sobre las costas de los ríos [32].

Actualmente es posible detectar varios conos de depresión, que encarecen la extracción de agua e inutilizan las perforaciones existentes, ubicados en un anillo alrededor de la capital y se supone que tenderán a ampliarse [33]. Los sectores más afectados por este proceso están ubicados en la zona paralela al Río de la Plata y sobre las márgenes del río Matanza, afectando el noroeste de los partidos de La Matanza, Lomas de Zamora y Avellaneda. También se han encontrado salinizadas otras perforaciones ubicadas en Avellaneda y Bernal [34].

La red de desagüe cloacal, que abastece una menor proporción de población que la de agua corriente, tiene parte de sus cañerías deterioradas y obstruidas y le falta un sistema de depuración de agua. El sistema de desagües se canaliza hacia el sur, donde descarga la mayor parte su contenido sin depuración previa directamente en el Río de la Plata, aguas abajo a la altura de Berazategui. Cuando sopla la «sudestada» el agua contaminada llega a la estación Bernal, que tuvo que in-

[31] Rubino, Óscar, pp. 6, 6-6, 13.

[32] Subsecretaría de Medio Ambiente de la Nación, p. 107.

[33] Entre los conos de depresión, uno de los más extendidos es el de Banfield-Lomas de Zamora, que tiene además un proceso de salinización en dos frentes y un sector —el nordeste— que no se explota por el grado de salinización. Otra gran área salinizada por el alto ritmo de consumo industrial es el cono de Berazategui. Se han detectado otros conos en Ramos Mejía/Villa Madero, Quilmes/Florencio Varela, Hurlingham y Villa Ballester. Albini y otros, informe preliminar para el plan trienal, citado por Rubino, Óscar, cap. 7, p. 18.

[34] *Idem*, pp. 7-19.

ternar más adentro en el río su torre de captación por este motivo. Hay una planta de tratamiento en La Matanza que es de proceso incompleto, y vuelca sus aguas insuficientemente tratadas al río Matanza aumentando su contaminación.

La falta de un adecuado sistema de recolección de basura en el área metropolitana ha convertido a ésta en uno de los problemas más acuciantes que afectan al medio ambiente metropolitano, tal como sucede en otras áreas metropolitanas al ser superada la capacidad de la naturaleza por absorberla o reconvertirla.

De toda el área metropolitana de Buenos Aires, sólo la capital y tres partidos tienen cubierto el 100 por ciento de la recolección domiciliaria, el resto lo hace de manera parcial con mayores problemas en los partidos más periféricos, donde la basura que no se recoge de manera «oficial» y se deriva a basureros a cielo abierto en terrenos baldíos y hondonadas del mismo partido, creando focos contaminantes de alta peligrosidad. Hay estimaciones que computan más de 100 zonas de este tipo con una superficie de 600 hectáreas y aproximadamente 5.000.000 de metros cúbicos de residuos [35]. Esta actividad ilegal tiene la forma de una red de operaciones que selecciona ciertos elementos de la basura y luego los vende, lo que popularmente se denomina «cirujeo». Se calcula que ocupa a unas 300.000 personas y sólo en la capital, en el circuito clandestino de basura, intervienen cerca de 250 camiones diarios [36]. Para canalizar el problema de la basura, en 1977 fue creado el Cinturón Ecológico del Area Metropolitana, Sociedad del Estado (CEAMSE). Integrada por representantes de la capital y de la provincia de Buenos Aires su objetivo era disponer los residuos como relleno sanitario. En los terrenos destinados para este fin se creó una franja verde anular entre los partidos del primer y segundo anillo, y en ellos se trazó la tercera ruta de circunvalación: el «Camino del Buen Aire». Sin embargo, las consecuencias de esta nueva ordenación fueron nefastas, ya que los municipios, por no estar en condiciones de abonar lo que el CEAMSE estipula para tirar la basura a los terrenos del Cinturón Ecológico, habilitan como basureros otros terrenos [37]. En nume-

[35] *Idem,* pp. 7-25.

[36] Federovisky, Sergio, 1990.

[37] Las 143.000 toneladas recibidas en junio de 1981 disminuyeron a poco más de 96.000 en el mismo mes de 1989. Di pace, María, Sergio Federovisky y Jorge E. Hardoy, p. 14.

rosos municipios prácticamente no se hace la recolección de basura en toda su extensión y las bolsas deshechas con la basura desperdigada por las orillas de los caminos importantes y secundarios, son una de las constantes más habituales del paisaje suburbano, y uno de los mayores peligros para la salud de la población.

El proyecto de traslado de la Capital Federal

En 1986, después de 106 años de resuelta la capitalidad de la nación, un sorpresivo proyecto del presidente doctor Raúl Alfonsín, asesorado por un reducido número de políticos y especialistas, propuso el traslado de la Capital Federal a Viedma-Carmen de Patagones. Son dos ciudades separadas por el río Negro ubicadas en la región patagónica, a 800 kilómetros al sur de la ciudad de Buenos Aires. Un año más tarde, el Congreso Nacional sancionaba la ley de traslado de la capital.

Con este proyecto se pretendía descongestionar el mayor centro de decisiones del país concentrado históricamente en la ciudad de Buenos Aires, reformar y descentralizar el Estado y promocionar el desarrollo de la región patagónica. Se presentó como una respuesta al histórico malestar de las provincias respecto al mayor desarrollo y privilegio de Buenos Aires, y como un modo de federalizar efectivamente el país. Sin embargo, no contenía un plan viable de reordenamiento económico y estructural del territorio nacional, tendente a superar las desigualdades regionales agudizadas en la última centuria por el desarrollo centrado en la región pampeana.

Tampoco se tuvo en cuenta que el desequilibrio regional había afectado principalmente a las provincias de la región noroeste, mientras las provincias patagónicas, a pesar de estar muy poco pobladas, registraron el mayor crecimiento relativo de población del país [38].

Con el objeto de lograr el desarrollo económico de la región patagónica —de 1.000.000 de kilómetros cuadrados y 2.000.000 de habi-

[38] Carlos Reboratti pone en duda los mitos existentes sobre la Patagonia, en cuanto a región vacía, estratégicamente vulnerable, postergada y de gran potencial de desarrollo económico. Aun cuando la última afirmación puede ser discutida, el trabajo deja con poca base de sustentación uno de los objetivos básicos del proyecto del traslado. Reboratti, Carlos, pp. 16-23.

tantes—, la creación de una ciudad burocrática ubicada en su extremo nordeste parecía bastante poco eficaz con relación al gasto público y a las inversiones implicadas. Más adecuado hubiera sido pensar en canalizar la inversión pública en obras de mejoramiento de la infraestructura básica necesaria para llevar adelante programas de explotación sustentable de sus abundantes recursos naturales, entre ellos la pesca, el petróleo y el gas, y alentar la radicación de las inversiones privadas [39].

Entre las numerosas opiniones vertidas acerca de los presupuestos básicos de la ley, la nueva ubicación elegida y la planificación —escasamente difundida—, pocas se preocuparon por el futuro que le esperaba al área metropolitana de Buenos Aires. No se llegó a formular un modelo legal posible para la administración de la Capital Federal ni para el área metropolitana. Entre las variadas alternativas, muchas descartadas por presiones políticas, se propuso la provincialización o transformación en territorio nacional de la ciudad de Buenos Aires y/o del área metropolitana. Otra proponía la partición de toda la aglomeración a lo largo de la avenida Rivadavia, para formar las capitales de dos nuevas provincias en las que se dividiría la actual provincia de Buenos Aires. Pocos indicaron la necesidad de una reordenación administrativa que estuviera de acuerdo con las necesidades del área metropolitana que, con o sin sus funciones centrales concentradas en su distrito central, seguiría ocupando un lugar decisivo en la estructura urbana del país.

Tampoco se discutieron los problemas con los que se enfrentaría la ciudad al retirarse gran parte de sus funciones administrativas nacionales —aunque no se había aclarado cuáles se mudarían—, ni se pensó en el uso probable de los numerosos edificios que quedarían vacantes, ni en el modelo de gestión urbana que permitiese un reciclaje y una desconcentración adecuada.

No sólo la ciudad de Buenos Aires fue olvidada en esta euforia del traslado; tampoco se tuvo en cuenta la reubicación de la capital de la provincia de Río Negro, hasta entonces ubicada en Viedma.

Toda la discusión se hizo en el contexto de una economía recesiva y en crisis que restaba credibilidad a la propuesta produciendo una escasa receptividad de la población en general. A pesar de todo, se fijó como fecha de la mudanza las postrimerías de 1989. El traslado nunca

[39] Hardoy, Jorge Enrique, 1991 (b), pp. 7-26.

se hizo. En medio de sucesivas y violentas crisis económicas y oleadas inflacionarias, Alfonsín renunció seis meses antes de cumplirse su mandato y en julio de 1989 asumió el presidente electo Carlos Menem. Las tres comisiones nacionales encargadas del traslado fueron disueltas, la última en 1990, y todo el proyecto fue dejado de lado. La nueva capital, para quien nadie logró formular un nuevo nombre que fuese aceptable, fue rápidamente olvidada. Pero la ley nacional no ha sido aún derogada.

Capítulo XI

EL FUTURO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Población en América Latina y el Caribe

Es frecuente oír que todos los países en vías de desarrollo están urbanizándose rápidamente. En realidad, la población urbana del Tercer Mundo es ya mayor que la suma de la población total de Europa, América del Norte y Japón. Durante la última década de este siglo se estima que la población urbana combinada de África, Asia y América Latina crezca en cerca de 55.000.000 de nuevos habitantes urbanos por año, alcanzando 1.900.000.000 en el año 2000 [1]. Entre los continentes que forman el Tercer Mundo, América Latina y el Caribe era el que presentaba en 1990, como conjunto, el porcentaje más alto de su población clasificada como urbana (75,9 por ciento) y la tasa anual más baja de crecimiento de la población urbana prevista para la década de 1990 (2,5 por ciento), porque no sólo es el continente más urbanizado sino también es el que tiene las tasas anuales más bajas de crecimiento de su población total. La población rural de América Latina y el Caribe prácticamente ha dejado de crecer y varios países, como Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Uruguay y Venezuela, pierden población rural en cifras absolutas desde hace una o más décadas. Además, la región como conjunto, se ha convertido en un área de emigración hacia los países desarrollados del hemisferio norte cuyos volúmenes no son bien conocidos.

[1] United Nations Centre for Human Settlements (Habitat), *Global Report on Human Settlements, 1986*, cuadro número 1, Oxford University Press, Oxford, 1987.

Venezuela, Uruguay, Argentina y Chile eran, en ese orden y en 1990, los países de América Latina y el Caribe con el más alto porcentaje de su población total respectiva clasificada como urbana —en los tres casos superior al 85 por ciento de la población nacional— y también los que tuvieron las tasas anuales más bajas de crecimiento de su población nacional durante la década de 1980, en los tres últimos casos inferior al 1,6 por ciento anual y en Venezuela del 2,7 por ciento anual [2]. Esta situación contrasta con la de otros países de la región. Los países menos urbanizados y, por consiguiente, con el mayor porcentaje de población rural eran en 1980 Honduras, la República Dominicana, Haití, Nicaragua, Bolivia, Ecuador y Paraguay. Todos tuvieron durante la década de 1980 tasas anuales comparativamente altas de crecimiento de su población urbana —superior al 3,7 por ciento y en los cuatro primeros al 4 por ciento anual— y de su población total. Sólo México, entre los países de mayor población de la región, tuvo durante esos años una tasa anual comparativamente alta de crecimiento de su población urbana, superior al cuatro por ciento anual, y una tasa alta de crecimiento de la población nacional.

Tanto en Brasil, como en Colombia y Perú, las tasas anuales de crecimiento de la población nacional y urbana comenzaron a declinar en la década de 1960 o de 1970 y es posible que los dos primeros comiencen a perder población rural en cifras absolutas durante la década de 1990. En general, en los países de América Latina y el Caribe de mayor tamaño y población se notan también una disminución lenta de la primacía poblacional de la principal área metropolitana de cada país, un crecimiento más rápido de algunas áreas metropolitanas de tamaño medio y una expansión de la urbanización a ecosistemas que hasta hace 30 o 40 años estaban poco poblados o despoblados. En cambio, en los países de menor tamaño y población existente, por lo general —Honduras sería la excepción— una única área metropolitana dominante y luego una red de centros regionales de tamaño medio de menor gravitación nacional.

La Argentina pertenece al grupo de países urbanísticamente estables por su baja tasa de crecimiento de la población nacional y por su proporcionalmente escasa población rural. La urbanización de la Ar-

[2] *Idem*, cuadro número 1.

gentina es esencialmente consecuencia del crecimiento natural de la población urbana. Los cambios en la redistribución espacial de la población son relativamente menores.

Población en la Argentina

El octavo censo nacional de población de la Argentina, realizado el 15 de mayo de 1991, mostró un país con un crecimiento demográfico moderado y crecientemente urbanizado, con grandes espacios vacíos que no ha sido posible y no se ha intentado seriamente poblar, a pesar de que casi todas las provincias con las más bajas densidades de población, como las de la Patagonia —Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego—, de la región noroeste —Salta, Jujuy, Catamarca y La Rioja—, de la región nordeste —Misiones y Formosa— y San Juan, en la región oeste, tuvieron crecimientos de población, entre 1980 y 1991, muy superiores a la media nacional. El mayor crecimiento de esas provincias limítrofes tienen una explicación. Neuquén, la provincia que más aumentó su población, tuvo durante la década de 1980, un rápido crecimiento económico; La Rioja, Catamarca y San Luis fueron beneficiadas por la ley de promoción industrial de 1980, al igual que Tierra del Fuego, Santa Cruz y Río Negro, y Salta y Jujuy recibieron inmigrantes chilenos y bolivianos, respectivamente. Las provincias que menos crecieron fueron, entre 1980 y 1991, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Mendoza, las más pobladas, industrializadas y urbanizadas.

Entre 1980 y 1991 la población argentina creció a una tasa anual del 1,47 por ciento, bastante inferior a la tasa de 1,81 por ciento registrada durante el período intercensal anterior (1970-1980). La población nacional pasó de 27.949.480 habitantes en 1980 a 32.608.687 en 1991 [3]. Los resultados preliminares del censo de 1991 permiten extraer algunas conclusiones, las que serán confirmadas en los próximos meses cuando sean publicadas cifras más completas, según se anuncia.

Entre 1980 y 1991 la Argentina siguió perdiendo población rural en cifras absolutas; en cambio la población urbana continuó creciendo

[3] *Censo Nacional de Población y Vivienda, 1991. Resultados preliminares*, Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), Buenos Aires, 1991, pp. 19 y 24.

a una tasa superior a la nacional y en 1991 representaba el 86 por ciento o más de la población argentina, algo superior al 82,6 por ciento de 1980. Entre 1980 y 1991 la población urbana argentina creció en aproximadamente 4.400.000 habitantes, a un promedio de 400.000 personas por año. El área metropolitana de Buenos Aires creció algo por debajo de la tasa de crecimiento de la población nacional. La población del área metropolitana de Buenos Aires representaba el 34,94 por ciento de la población nacional en 1980 y el 33,50 por ciento en 1991 [4]. Las tasas anuales de crecimiento dentro del área metropolitana de Buenos Aires fueron muy disparejas, como se indicará a continuación. Igualmente fueron bajas las tasas anuales de crecimiento de las dos áreas metropolitanas que le siguen en orden de importancia: Córdoba y Rosario. En cambio, fue rápido el crecimiento de las capitales de las provincias mencionadas —todas con más de 100.000 habitantes en 1991— y especialmente en Neuquén, Posadas (Misiones), Formosa, Jujuy, Catamarca, Río Gallegos (Santa Cruz) y Ushuaia (Tierra del Fuego). Otras capitales provinciales, como Tucumán y San Luis, y varios centros de tamaño medio, como Mar del Plata (Buenos Aires), San Carlos de Bariloche (Río Negro) y Río Grande (Tierra del Fuego) tuvieron también tasas comparativamente altas de crecimiento de su población.

Aunque la urbanización siguió vinculada a los ecosistemas de ocupación tradicional, y especialmente a las cuatro provincias que total o parcialmente forman la región más rica del país, la región pampeana —Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos— que en conjunto concentraban al 68,14 por ciento de la población nacional, la urbanización se extendió a ecosistemas que hasta las décadas de 1950 y 1960 estaban poco urbanizados, como la región semitropical del oriente de Salta y Jujuy y a secciones de los valles fluviales de la Patagonia. En general, las tasas anuales más altas se produjeron en algunos municipios suburbanos de las principales áreas metropolitanas. En cambio, algunas capitales provinciales como La Plata (Buenos Aires), Paraná (Entre Ríos), Santa Fe y Corrientes, y varios puertos y centros de tamaño medio ubicados en la región pampeana que cumplen funciones de servicio de la actividad rural, como Río Cuarto, Junín, Tandil, Olavarría

[4] Considerando en ambos porcentajes la Capital Federal más los 19 partidos del primer y segundo anillo.

y muchos otros, o de puertos de salida y hasta de concentración de agroindustrias, como Bahía Blanca, tuvieron un lento crecimiento, en todos los casos por debajo de la tasa de crecimiento de la población nacional.

Población en el área metropolitana de Buenos Aires

Según el octavo censo nacional de población, el área metropolitana de Buenos Aires tenía, en mayo de 1991, una población de 10.881.376 habitantes. La ciudad de Buenos Aires tenía 2.955.002 habitantes —o sea el 27,15 por ciento— y los 19 partidos del gran Buenos Aires 7.926.379 habitantes, o sea el 72,85 por ciento. Entre 1980 —fecha del séptimo censo nacional de población— y 1991, la población del área metropolitana pasó de 9.766.030 habitantes a 10.881.381, es decir, con un crecimiento de 1.115.351 personas en 11 años, algo más de 100.000 nuevos habitantes por año.

El crecimiento demográfico del área metropolitana se produjo exclusivamente en los partidos del gran Buenos Aires. En ellos, el crecimiento fue muy selectivo. Los partidos que forman el primer anillo de municipios alrededor de la ciudad de Buenos Aires tuvieron un crecimiento muy lento, como Avellaneda, Morón, Tres de Febrero y General San Martín o perdieron población, como Vicente López y Lanús. Son municipios densamente poblados, con pocos espacios vacíos y una industrialización decreciente. Vicente López es esencialmente un municipio de clase media en sus distritos del este, con distritos obreros hacia el oeste; Avellaneda, Lanús y General San Martín son municipios obreros.

En cambio, los partidos que forman el tercer anillo, los de más reciente ocupación en la mayoría de los casos, aunque los núcleos iniciales de algunos de ellos se originaron hace dos siglos o más, y algunos del segundo anillo, tuvieron una variación más pronunciada entre 1980 y 1991. Es el caso de Tigre y General Sarmiendo al norte, de Moreno y Merlo al oeste, de Esteban Echeverría, Florencio Varela y Almirante Brown al sudoeste. Son partidos que aún conservan amplios espacios vacíos, parcialmente ocupados con actividades productivas hortícolas y pequeñas explotaciones agropecuarias, con pocas industrias de tamaño medio o pequeño y numerosos talleres y comercios que sir-

van a la población del partido y de los partidos vecinos. El contraste en el crecimiento de los partidos de uno y otro grupo es importante.

Los problemas del área metropolitana de Buenos Aires

El área metropolitana de Buenos Aires inició la última década del siglo XX con numerosos y muy serios problemas sin resolver. Los más graves son: un alto porcentaje de la población tiene ingresos tan bajos que no puede satisfacer alguna de sus necesidades básicas de alimentación, vivienda, acceso a los servicios de salud y vestimenta; muchos de ellos viven en villas miseria, asentamientos que constituyen una amenaza para su salud y hasta para sus vidas, debido a la mala calidad de las viviendas, al hacinamiento, a la falta casi total de infraestructura y al deterioro de los servicios de salud; la falta de adecuadas condiciones de trabajo, debido a la falta de aplicación de normas básicas sobre control del ruido, del polvo y las emanaciones, y a la mala ventilación e iluminación en muchas plantas industriales; y la contaminación ambiental, especialmente debida a la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas y de los suelos, por falta de controles adecuados sobre la evacuación de residuos industriales. A medida que crecía la expansión física del área metropolitana fueron ocupados por las familias de bajos ingresos los terrenos bajos, que se inundan periódicamente, y antiguos basureros. Nadie sabe con certeza el número de personas que vive en esas condiciones. Es posible que los resultados finales del último censo de población permitan precisar cifras que, por ahora, se estiman en más de 1.000.000 de personas ocupando viviendas precarias en villas miserias y en algunos centenares de miles las que viven en piezas de inquilinato.

Las villas miseria están en todas partes. Las hay de todo tamaño. Algunas tienen varias decenas de miles de habitantes, otras tienen unos pocos centenares de personas. Nadie sabe a ciencia cierta el número que vive en cada una de ellas ni en qué trabajan. Por lo general, las familias que viven en ellas están formadas por matrimonios jóvenes, con muchos niños y adolescentes. En todas hay más gente buscando trabajo, que empleos, aunque el número de desocupados varía de acuerdo con ciclos muy cortos.

En cierto modo constituyen una nueva frontera —poco conocida, sin mapear y casi sin censar— entre lo urbano y lo rural que está siendo construida permanentemente por los nuevos emigrantes y por los desplazados de barrios urbanos más consolidados. Las villas o sus organizaciones tienen nombres de santos —San Jorge, Santa Lucía, San José Obrero, San Jerónimo— en otras su nombre declara la aspiración a una vida mejor —Ciudad Jardín, La Esperanza, Villa Tranquila, Progreso, La Paz, La Unión— o el orgullo continental, nacional o regional de sus habitantes, como América Latina o Argentina. Otras tienen nombres cuyo origen es difícil de precisar, como Villa Azul, en el partido de Avellaneda, y Churrasco, en el partido de Ensenada, o recuerdan algún lugar de veneración popular, como Itatí en el partido de Quilmes [5], y no faltan los nombres que recuerdan a héroes de la gesta libertadora de hace 180 años, como Libertador San Martín, o políticos recientes como Juan Domingo Perón, o el nombre del propietario de los terrenos invadidos, como Villa Hall o rescatan el nombre del distrito donde están ubicadas, como Villa Retiro, Cuartel Noveno y Hudson. La guerra del Atlántico sur dio origen al nombre de la villa Malvinas Argentinas y villa Dos de Abril, fecha de la ocupación argentina de las islas.

Las villas miseria son barrios sin hitos destacados. Por lo general no tienen plazas ni comercios iluminados hasta tarde, no tienen casi árboles y pocas casas tienen jardines, porque las estrechas dimensiones de los lotes —con frecuencia de 100, 80 o menos metros cuadrados— obliga a su ocupación total. Son barrios de casas de planta baja porque son autoconstruidas por sus ocupantes a lo largo de varios años, invirtiendo sus escasos ahorros y su tiempo y con tecnologías muy elementales.

La mayoría de estos problemas refleja la desigualdad social que prevalece en la Argentina en la última década del siglo XX, la presencia de mercados especulativos que operan sin regulación alguna, la caída de la actividad productiva y los consiguientes cambios en el empleo, las discontinuidades de la vida política, la falta de políticas sociales básicas y la falta de representatividad de las estructuras de gobierno. Son situaciones que han desbordado la gestión municipal y provincial de sucesivas administraciones, más preocupadas por las urgencias de los tiempos políticos que por elaborar una visión a largo plazo de la forma

[5] Itatí es el nombre de un santuario en la provincia de Corrientes.

de encarar de manera coordinada los problemas de las áreas bajo su jurisdicción. En este contexto las políticas sociales han sido postergadas ante la presión de coyunturas económicas. Estos problemas, ciertamente, no tienen una solución inmediata.

Los problemas arriba mencionados reflejan controles inadecuados sobre contaminación de aguas superficiales y subterráneas y de los suelos y la explotación de los trabajadores. No existe un consenso sobre cómo eliminar o, por lo menos, aliviar la pobreza y sobre cómo mejorar la salud y la educación y las condiciones de vida de las poblaciones más afectadas. En la Argentina, la pobreza, como tantos otros problemas que afectan a los grupos humanos más vulnerables, como son los niños y adolescentes, los ancianos y los discapacitados y las madres que son cabeza de familia, no forma realmente parte de la agenda de los partidos políticos. Se mencionan en declaraciones pero las acciones de dilatan y se encaran, cuando se encaran, sectorialmente y de manera descoordinada, precaria y discontinua. Este cuadro contrasta con los estilos de vida de las familias con ingresos altos o adecuados que ocupan barrios de la ciudad de Buenos Aires —barrio Norte, Palermo Chico, Belgrano y otros— o sectores de los municipios suburbanos —de Vicente López y San Isidro— comparables en su arquitectura, infraestructura y pautas de consumo a los mejores suburbios y distritos urbanos en los países desarrollados. Los ricos y los pobres viven espacialmente separados. Se refleja en la costosa tecnología de los barrios de los primeros y en la ausencia de tecnología industrializada en los barrios de los segundos. Esta separación se inicia en la escuela, sigue en el colegio secundario y en gran parte se mantiene en la universidad y se acentúa en el acceso a los clubes e instituciones sociales. Es difícil, tal vez imposible, crear un país cuando desde la infancia ricos y pobres tienen vidas tan separadas que rara vez se encuentran.

La Argentina ha pasado por una crisis económica y de liderazgo que intenta penosamente superar. Sin embargo, aunque se superen parcialmente sus peores características, el impacto de la crisis va a seguir durante bastante tiempo. Esto significa que las posibilidades del gobierno central —el tradicional promotor e inversor de las grandes obras públicas— de actuar sobre los problemas urbanos es, por ahora, marginal. La globalización de la economía y la escasa capacidad de reacción de la Argentina la han llevado a una situación marginal que incide en la distribución especial de su población. Tampoco puede esperarse que

a corto y medio plazo, la privatización de ciertas empresas públicas y la descentralización de servicios básicos para los municipios, incidan efectivamente en las condiciones de vida de los grupos sociales más necesitados.

Las autoridades parecen estar a la defensiva. Sin presupuestos y plagadas de estructuras ineficaces, muchos municipios y oficinas provinciales han perdido la iniciativa. Aun así, no hemos oído que sectorial o globalmente alguna de esas oficinas y, por supuesto, no el conjunto, haya intentado un plan o planes preventivos: prevenir el incremento de los costos de salud, prevenir el deterioro de la infraestructura física con un mejor mantenimiento y apoyar las iniciativas comunitarias con pequeños créditos, por ejemplo, no forman parte de las medidas adoptadas hasta el momento. Es bastante obvio que cualquier mejora en las condiciones de vida de la población más necesitada dependerá de que se encuentren respuestas a las demandas del conjunto de la sociedad, tanto de aquéllos muy necesitados y vulnerables como de quienes tienen casi todas o todas sus necesidades básicas satisfechas.

El actual gobierno nacional ha realizado, está realizando o proyecta realizar en 1992 varias iniciativas para privatizar algunos servicios que requiere el área metropolitana de Buenos Aires y el país en general; por ejemplo, los teléfonos, los medios de comunicación, las obras sanitarias, algunas líneas ferroviarias —entre ellas las que sirven el área metropolitana—, los subterráneos de la ciudad de Buenos Aires, el peaje en varias rutas de acceso y la recolección y disposición de la basura. Se planea privatizar el catastro y la recolección de la contribución inmobiliaria y de las tasas de algunos servicios. El criterio acordado con las empresas ha sido la rentabilidad de los servicios, lo que en la práctica ha significado, hasta ahora, una elevación de los costos que deben pagar los usuarios y la imposibilidad de acceso a ellos de quienes no los pueden pagar y carecen de ellos. La descentralización de los servicios de educación y salud de los municipios sin la consiguiente descentralización de los ingresos, ha significado un deterioro de los mismos. En otro nivel, «el Tesoro Nacional ha vivido en buena medida durante 1991 y 1992» de los ingresos de la renta de teleacciones [6]. Tal vez por

[6] Alsogaray, Álvaro, «La privatización de ENTEL», *La Nación*, Buenos Aires, 30 de marzo de 1992, p. 16. Alsogaray es el gran impulsor del liberalismo en la economía y fue hasta hace pocos meses asesor del presidente Menem.

ello, el Estado se desentiende de lo que hacen las empresas privatizadas, algo fundamental para evitar excesos.

Los habitantes del gran Buenos Aires pueden pasarse otra generación construyendo el área metropolitana como lo hicieron durante la generación pasada. Por un lado, los gobiernos municipales, sin recursos de inversión y actuando de manera descoordinada, anunciando proyectos y programas que su burocracia sobredimensionada, ineficiente, con bajas remuneraciones y sin compromisos, no pueden cumplir; por el otro, el gobierno de la provincia de Buenos Aires —a la que pertenecen los 25 municipios que forman el primero, segundo y tercer anillos que rodean la Capital Federal— tratando de introducir una mejor coordinación en sus programas y proyectos, de asesorar a los gobiernos municipales y de incorporar nuevas ideas rectoras para el crecimiento metropolitano; las empresas privadas construyendo supermercados, algunas viviendas individuales y numerosos comercios, talleres o empresas de reducido tamaño, reduciendo sus actividades al mínimo indispensable para sobrevivir a la crisis económica; finalmente, el número creciente de familias pobres, tratando de mejorar la calidad de sus vidas y de acceder a unos ingresos mínimos para poder mejorar la calidad de sus vidas. En el medio, una clase alta y media alta, con estilos de vida y pautas de consumo semejantes a las de sus pares en los países industrializados, reclamando el mantenimiento de los servicios y una infraestructura en buen estado, pero negándose a aceptar que esas tareas requieren el pago de tasas y de una contribución inmobiliaria que eluden.

El área metropolitana de Buenos Aires se beneficia en parte porque su crecimiento demográfico, con relación a otras grandes áreas metropolitanas de América Latina y el Caribe, es muy lento. Entre 1980 y 1991 se agregaron a la población del área metropolitana 101.000 personas por año como promedio, un volumen bastante inferior a los 141.000 que se agregaron por año entre 1970 y 1980 y a los 162.000 que se incorporaron por año entre 1960 y 1970, también como promedio anual. Es decir, en un área metropolitana crecientemente descapitalizada, donde se invierte muy poco en la ampliación de sus servicios y en el mantenimiento de su infraestructura y de sus instalaciones sociales, donde cada vez más el mercado regula hasta el acceso de la población de bajos ingresos a los servicios más indispensables, la nueva población presionará bastante menos de lo esperado hasta hace pocos años. Pero la crisis de solidaridad y una actitud de sálvese quien pueda,

agudizada por la inflación de los últimos años, ha agravado los desequilibrios sociales.

El problema del área metropolitana de Buenos Aires no es entonces su crecimiento demográfico sino comprender las razones históricas que permitieron que en el pasado, durante las décadas de crecimiento económico y poblacional, la construcción, mantenimiento y administración del área metropolitana hayan sido manejados de manera tan inadecuada. Tal vez así podamos interpretar mejor las diferentes alternativas que existen para mejorar el futuro.

Muchos habitantes de Buenos Aires se enorgullecieron durante muchos años de la primacía demográfica, económica, cultural y política de la ciudad y de su área metropolitana. Las sucesivas elites que controlaron el país sabían que Buenos Aires, al dominar el sistema económico, cultural y político del país, dominaba su sistema productivo y comercial y, por lo tanto, su sistema urbano. Nunca existió en la Argentina un verdadero federalismo, a pesar de haber quedado establecido en la constitución nacional de 1853, aún vigente. Las vocaciones regionales no tuvieron las repercusiones esperadas ni por parte de los Congresos Nacionales electos ni de las dictaduras militares. Ahora se intenta descentralizar el gobierno en un momento de transición política y económica, en el que se hacen propuestas para salir de una profunda crisis económica y de liderazgo pero cuyas repercusiones sociales, institucionales y ambientales se sentirán por bastante tiempo. Buenos Aires seguirá siendo, de cualquier manera, la ciudad primada del país, pero puede también seguir siéndolo aún compartiendo muchas de sus ventajas con el interior. En la práctica ha dejado de ser el principal puerto y es posible que continúe la desconcentración de sus industrias de base.

Las características y funciones del área metropolitana de Buenos Aires en el futuro repercutirán en el sistema económico, social y político de la Argentina y en su sistema urbano. En un área metropolitana cuyo futuro industrial es incierto, pero que sin duda no será tan predominante como en el pasado, y con un Estado más débil y con un personal —por lo menos en cuanto al gobierno central— bastante más reducido, ya no existirá la atracción laboral de las décadas pasadas. Sin duda la ciudada de Buenos Aires y algunos municipios vecinos seguirán siendo el principal centro de servicios especializados del país —especialmente en comunicaciones y finanzas, en ciertas actividades cul-

turales, educativas y en los campos especializados de la salud—, pero esas actividades no hacen uso intensivo de mano de obra cuya única demanda importante y a corto a plazo podría provenir de una revitalización de la industria de la construcción y de ciertas actividades terciarias. No hay razones, entonces, para que la tasa de crecimiento demográfico del área metropolitana no continúe disminuyendo aunque siga ampliando su área física.

Mientras el gobierno nacional no defina claramente su estrategia económica y social futura y delinee una estructura espacial para el país, la recuperación del área metropolitana deberá provenir de los gobierno municipales y del gobierno provincial. En algún momento el Gobierno Nacional deberá definirse ya que no es posible vivir en una permanente situación de coyuntura. A finales de 1991, ni el partido justicialista ni el partido radical, que controlan políticamente la mayoría de los municipios del área metropolitana de Buenos Aires, tenían una propuesta para el futuro del país. Tampoco lo tenían para el área metropolitana.

Para pasar de un manejo destructivo del área metropolitana a un manejo conservatorio y luego a otro positivamente constructivo y sustentable, los gobiernos deben cambiar de actitud y ganarse la confianza de la población mediante uan serie de signos positivos. Son signos que permitirían establecer precondiciones para un área metropolitana con futuro. Un signo positivo sería comenzar a trabajar de manera coordinada, que implica llevar a los municipios la responsabilidad de preparar y ejecutar proyectos y mejorar su capacidad técnica y de gestión. Si eso ocurre sería entonces posible castigar severamente a los evasores de los impuesos inmobiliarios y de las tasas por prestación de servicios, comenzando por las agencias públicas. Otro signo positivo sería evitar el despilfarro público; por ejemplo, ¿son necesarios cerca de 100.000 funcionarios para administrar un distrito federal —la ciudad de Buenos Aires— de 20.000 hectáreas de superficie y 3.000.000 escasos de habitantes?; otro signo sería controlar a quienes buscan ganancias exorbitantes con la intermediación. Pero tales signos deberían ser seguidos inmediatamente por acciones concretas, entregando, por ejemplo, a los gobiernos municipales y a las organizaciones comunitarias —a aquéllas dispuestas a crear un reordenamiento interno— los recursos y el poder político del que actualmente carecen. Indudablemente el Buenos Aires futuro debería privar a los ricos de sus lujos para mejorar las necesidades básicas de la población más necesitada. Puede iniciarse mediante

un correcto uso de los recursos reales del Estado y de su capacidad fiscal, pero sobre todo con la voluntad política de favorecer a los que tienen menos.

El área metropolitana tiene muchos recursos sin utilizar o que utiliza mal. El gobierno central, el gobierno provincial y los municipios tienen tierras baldías y edificios sin utilizar, maquinaria que no funciona por falta de mantenimiento, abundancia de funcionarios y de «asesores» sin responsabilidades definidas y falencias enormes en el campo de la salud, de la educación y de la asistencia social. Un mejor diseño de la ciudad y de las áreas de futura ocupación permitiría incrementar el erario público y controlar nuevos terrenos. Es muy difícil pedirle a la población nuevos sacrificios y nuevos impuestos si los gobiernos que participan en la construcción, mantenimiento y administración de la ciudad no cambian de actitud.

Tal vez, el Buenos Aires metropolitano futuro, dada la escasez de recursos de inversión previsible, deberá construirse y administrarse de una manera diferente. Por ahora, se construye en gran parte gracias a la multiplicidad de pequeñas iniciativas lanzadas por los usuarios pobres de la ciudad. Los pobres autoconstruyen sus barrios, por lo general sin créditos ni asistencia técnica. Invaden un terreno, se organizan y luego reivindican la tenencia de la tierra. En algunos casos el Estado construye algunas instalaciones sociales —escuelas, centros de salud o centros maternos infantiles—, la mayoría de las veces en la periferia del barrio o fuera de sus límites. El municipio autoriza una línea de autobuses que corre durante las horas con luz y por una calle pavimentada periférica y el gobierno provincial o nacional prolonga una cañería de agua hasta uno de los límites del barrio. Una línea de electricidad corre por uno de sus bordes. Los pobladores utilizan estos servicios como pueden. Muchos se conectan clandestinamente a la red eléctrica y a la red de agua.

Más de 1.000.000 de habitantes del área metropolitana vive en esas condiciones, que constituyen una amenaza a su salud, en viviendas de muy mala calidad, sin o con muy escasa infraestructura y servicios esenciales para su salud. Otro millón, tal vez, vive hacinado en conventillos y pensiones precarias, compartiendo cuartos en edificios antiguos y con servicios también precarios. Nadie sabe bien el número de personas o de familias que vive en tales condiciones. Muchos trabajadores tienen escasa protección en sus lugares de trabajo. Si son obreros

con empleos estables, porque las fábricas, comercios y depósitos donde trabajan no han implementado en muchos casos la legislación ambiental de higiene y de seguridad existente. Y si son trabajadores informales, por la falta de condiciones higiénicas y de seguridad en que operan, con frecuencia sin protección ante los cambios climáticos y los accidentes. Además, muchos talleres y negocios informales ocupan cuartos en las viviendas de asentamientos ilegales y precarios, con los consiguientes peligros de incendio, la evacuación descontrolada de residuos y ruidos que molestan a la comunidad, sin contar con la falta de control de la calidad de los alimentos y bebidas que venden los trabajadores informales en sus casas y en la calle.

Indicadores de un futuro posible

En los primeros meses de 1992 la economía argentina demuestra signos de crecimiento, tendencia reconocida hasta por los antagonistas tradicionales de los gobiernos electos. La tasa de inflación de los últimos 12 meses (abril de 1991-marzo de 1992), desde que comenzó el plan de convertibilidad fue el 30,1 por ciento, la más baja en dos décadas, aunque aún existen movimientos bruscos en la estructura de precios relativos; la producción industrial a finales de 1991 había aumentado el 50 por ciento o más con respecto a la de noviembre de 1990, aunque partiendo de un índice muy bajo; el consumo de energía eléctrica se estima que aumente en el 7 por ciento como mínimo, durante 1992; la producción automotriz en diciembre de 1991 —una industria concentrada en las áreas metropolitanas de Buenos Aires y Córdoba— había aumentado el 68,5 por ciento con respecto a la de noviembre de 1990; la recaudación fiscal está aumentando y la tasa de cambio del austral con respecto al dólar no ha sufrido variantes en los últimos 12 meses. La desocupación en la ciudad y en los partidos del gran Buenos Aires bajó en octubre de 1991 al 5,3 por ciento, la más baja desde octubre de 1987, y la subocupación al siete por ciento. Aun así 243.000 personas estaban desocupadas y 321.000 subocupadas (trabajan menos de 35 horas semanales) en una aglomeración de 11.000.000 de habitantes. La Argentina vive un sistema bimonetario y el público elige si opera en australes o en moneda extranjera y existe un notable aumento de la liquidez. Se estima que el PBI aumentará en

un cinco por ciento durante 1991 a pesar de que recién en marzo de 1991 terminó un prolongado período —tres años o más— de recesión muy fuerte. La Argentina ha probado muchos programas de estabilización durante los últimos 20 años y todos fracasaron. El actual parece estar mejor diseñado. Es en síntesis, un país más fiable para los inversores de capitales.

Parte de la población de bajos ingresos, pero con empleos relativamente estables, ha recuperado parcialmente el acceso al crédito, que sigue siendo escaso y caro, el que le permite comprar bicicletas, heladeras, materiales de construcción, artículos para el hogar y ropa. La estabilidad de la moneda y de los precios lo consiente. Sin embargo, el acceso a la vivienda en propiedad o en alquiler seguirá siendo un deseo incumplido para las grandes mayorías obreras. El déficit es cuantioso, los créditos son muy pocos y los ingresos inestables y bajos.

Si no mejora radicalmente el poder adquisitivo de la mayoría de la población, Buenos Aires no tiene otra alternativa que crecer espontáneamente a través de la adición de nuevas barriadas en los nuevos bordes de las áreas ya construidas y la densificación de los intersticios sin construir en los municipios centrales. No hay otros límites para el crecimiento sin fin de las barriadas en los bordes del área metropolitana que las distancias y el tiempo de los viajes interurbanos, la incomodidad y el costo que significan los traslados y conformarse a vivir sin servicios o con muy pocos servicios. El terreno plano permite en teoría una expansión sin fin que ya alcanza a varias decenas de kilómetros de los lugares donde están ubicadas las áreas industriales y comerciales donde trabaja la mayoría que tiene empleos estables. En la práctica, se trata de una superficie mal drenada, problema agudizado por proyectos públicos de pavimentación y entubamiento mal diseñados. La ocupación ilegal de terrenos públicos o privados es ya una práctica común que ni los municipios ni la policía ni el sistema judicial intenta controlar. Más difícil es encontrar espacios libres en los distritos construidos hace 20, 30 o más años; sus altas densidades no dejan muchos espacios sin ocupar.

Estos nuevos barrios periféricos y marginales son distritos urbanos porque sus habitantes trabajan en actividades propias de las ciudades o que sólo pueden mantenerse en las ciudades, ya sean las fuentes de ingresos estables o las informales, pero en su apariencia física no tienen nada que los asemeje a los barrios más antiguos de Buenos Aires

y presentan un contraste muy marcado con los suburbios arbolados, de baja densidad y bien equipados construidos para los ricos y para aquellos con ingresos medios. Unos y otros —los suburbios residenciales y las barriadas construidas ilegalmente— están a veces a corta distancia: las Lomas de San Isidro, uno de los barrios suburbanos más caros y de más baja densidad, está a unos centenares de metros de la Cava, una villa miseria con miles de habitantes y una densidad de varios centenares de personas con hectárea.

Tres problemas parecen preocupar más que otros a la mayor parte de los habitantes pobres del área metropolitana y de la ciudad de Buenos Aires: el empleo y el mejoramiento del poder adquisitivo de los ingresos: la vivienda y la calidad de los servicios; y la calidad del medio ambiente. Para muchos, el empleo es el más importante porque temen por su estabilidad y pretenden mejorar el poder adquisitivo de los mismos, aunque las agresiones en los trenes y en los colectivos han adquirido características sin precedentes. Tres problemas muy distintos parecen concentrar la atención y las críticas de los grupos con ingresos altos y adecuados: la violencia, los congestionamientos del tráfico y mantener los impuestos lo más bajo que sea posible. No son muchos los que se preocupan abiertamente por la decadencia de la educación y el desarrollo científico y tecnológico del país a pesar de que las ventajas competitivas en el futuro pasan por esa vía. Es irónico que pocas semanas antes de escribir estas líneas la ciudad de Buenos Aires haya sido declarada capital cultural de Iberoamérica.

No se discute el futuro posible de Buenos Aires. No deja de ser curiosa esta actitud en un momento de transición entre la ciudad subsidiada y la ciudad que deberá pagar los costos reales de lo que consume aunque los que consumen menos sean los más perjudicados.

Los «porteños» no son diferentes a los habitantes de Nueva York, ciudad de México o Río de Janeiro. Critican a Buenos Aries pero muy pocos la abandonan y tampoco hacen nada para mejorarla. Esperan que esta o aquella repartición municipal, provincial o nacional les solucione sus problemas, pero se niegan a aceptar cambios en los reglamentos de construcción o de tránsito, a aplicar las normas existentes de control ambiental o a pagar impuestos más elevados o tasas mayoes por los seravicios —no muy buenos por cierto— que reciben. Los ricos y la clase media vivieron en una ciudad subsidiada que fue irresponsablemente descapitalizándose a través de sucesivas y múltiples admi-

nistraciones municipales, algunas elegidas de acuerdo con el no muy representativo sistema electoral vigente, la mayoría designadas por las dictaduras de turno. Se beneficiarion con las políticas de control de los precios de los alimentos, con las bajas tarifas de los ferrocarriles, de los subterráneos, y de los teléfonos y de la nafta o del agua, servicios todos administrados por empresas nacionales hasta hace poco.

Los pobres esperan. Crean sus organizaciones comunitarias, lanzan nuevos agentes y líderes con una historia distinta a la de los políticos y tecnócratas tradicionales y tratan, solidariamente en lo posible, de mejorar sus condiciones de vida. Para ellos, los grandes proyectos de obras públicas, financiados o no con créditos o con inversiones internacionales, les afectan poco o nada. Sus problemas, como todos los problemas relacionados con la pobreza, no se han convertido en un tema de discusión nacional, no han sido incorporados a la agenda de los partidos políticos. Su supervivencia depende cada vez más de un gran número y diversidad de actividades y mínimas empresas informales que no constituyen una garantía de ingresos, tienen poco o ningún futuro, y no otorgan coberturas sociales. Los pobres de Buenos Aires, como en todos los países poco desarrollados, no pueden jubilarse, no tienen vacaciones ni días de descanso.

Ojalá nos equivoquemos, pero creemos que va a pasar bastante tiempo antes de que se comience a indagar lo que realmente está pasando y se empiece a discutir sobre el futuro del área metropolitana de Buenos Aires con una perspectiva de equidad social y generacional.

CUADROS

Cuadro n.° 1. NÚMERO TOTAL DE INMIGRANTES LLEGADOS A LA ARGENTINA ENTRE 1857 Y 1887, POR NACIONALIDAD Y POR SEXO

Nacionalidad	Hombres	%	Mujeres	%	Niños/ niñas	%	Totales	%
Italianos	359.342	(62,92)	135.811	(23,79)	75.904	(13,29)	571.057	(100,0)
Españoles	87.384	(73,32)	18.835	(15,81)	12.950	(10,87)	119.169	(100,0)
Franceses	48.255	(64,64)	15.258	(20,44)	11.141	(14,92)	74.654	(100,0)
Ingleses	15.025	(69,80)	3.851	(17,89)	2.650	(12,31)	21.526	(100,0)
Belgas	3.857	(86,83)	340	(7,65)	245	(5,52)	4.442	(100,0)
Suizos	11.327	(68,26)	2.610	(15,73)	2.656	(16,01)	16.593	(100,0)
Austríacos	10.384	(71,94)	2.105	(14,58)	1.946	(13,48)	14.435	(100,0)
Alemanes	8.998	(65,51)	2.599	(18,92)	2.138	(15,57)	13.735	(100,0)
Varias nacionalidades	17.005	(69,96)	5.328	(21,92)	1.975	(8,12)	24.308	(100,0)
Totales	561.577	(65,31)	186.737	(21,72)	111.605	(12,97)	859.919	(100,0)

Fuente: Elaborado por los autores basándose en el *Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, 1887, tomo II, pp. 503-508.

Cuadro n.° 2. CAPITAL FEDERAL. LA POBLACIÓN CLASIFICADA POR SUS PROFESIONES EN 1887 (NO INCLUYE A LOS MENORES DE 14 AÑOS). PRINCIPALES PROFESIONES (TODAS CON 1,0 POR CIENTO O MÁS DEL TOTAL GENERAL)

Profesiones	Argentinos			Extranjeros			Total	%
	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres	Total		
Total general	40.800	55.071	95.871	113.683	70.286	203.969	299.840	100,00
Domésticos	2.349	10.012	12.361	6.786	10.723	17.509	29.870	9,96
Jornaleros	3.248	10	3.258	23.958	68	24.026	27.284	9,10
Comercio en general	6.972	77	7.049	21.734	538	22.272	29.321	9,78
Costureras	–	5.637	5.637	–	6.633	6.633	12.270	4,09
Albañiles	825	–	825	9.585	–	9.585	10.410	3,47
Carpinteros	1.305	–	1.305	8.769	–	8.769	10.074	3,36
Marinos	597	–	597	3.769	–	3.769	4.366	1,46
Lavanderos	8	954	962	184	3.390	3.574	4.536	1,51
Planchadores	4	2.125	2.129	20	2.366	2.386	4.515	1,50
Zapateros	547	259	806	5.794	754	6.548	7.354	2,45
Sastres	240	31	271	3.281	135	3.416	3.687	1,23
Carreros	1.305	–	1.305	3.316	–	3.316	4.621	1,54
Herreros	480	–	480	3.236	–	3.236	3.716	1,24
Empleados	5.268	56	5.324	3.789	24	3.813	9.137	3,05
Pintores	553	–	553	2.564	6	2.570	3.123	1,04
Maestros de escuela	155	594	749	369	381	750	1.499	0,49

Profesiones	Argentinos			Extranjeros			Total	%
	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres	Total		
Total general	40.800	55.071	95.871	113.683	70.286	203.969	299.840	100,00
Militares	2.271	—	2.271	224	—	224	2.495	0,83
Modistas	—	750	750	—	1.684	1.684	2.434	0,81
Cocheros	806	—	806	1.850	—	1.850	2.656	0,88
Panaderos	160	3	163	1.888	5	1.893	2.056	0,68
Cigarreros	364	187	551	876	360	1.236	1.787	0,59
Carniceros	445	—	445	1.227	2	1.229	1.674	0,56
Sin especificar	7.149	34.115	41.264	13.109	42.195	55.304	96.568	32,20
Otras, con menos 0,5% total*	5.749	261	6.010	17.355	1.022	18.377	24.387	8,18

* Incluye todas las profesiones liberales, al personal sanitario, al clero, agricultores, chacareros y a otros en actividades agropecuarias y otras profesiones con una representación menor.

Fuente: Censo General de población, edificación, comercio e industrias de la Ciudad de Buenos Aires, levantado en agosto y septiembre de 1887, Buenos Aires, 1889, tomo II, pp. 43-47.

Cuadro n.º 3. CAPITAL FEDERAL. NÚMERO DE HABITANTES Y NACIONALIDAD DE LA POBLACIÓN QUE VIVÍA EN 1887 EN CONVENTILLOS CON RELACIÓN AL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN Y DENSIDAD ENTRE 1869 Y 1887, POR SECCIONES

	I	II		III		IV		V		VI	
		Conventillos		Personas en conventillos		Nacionalidad poblacion en conventillos		Hab. por ha. por sección		Población por sección	
Secciones (*)	N.º casas	N.º	% sobre casas	N.º	% sobre pobl. sección	Argent. %	Extranj. %	1869	1887	1869	1887
I. Secciones con mayor crecimiento relativo absoluto población											
10. Balvanera/parte norte	3.260	224	6,87	8.421	22,3	36,3	63,7	8	98	3.171	37.765
15. Pilar	3.215	234	7,28	11.192	28,5	34,2	65,8	31	141	8.519	39.267
18. Parte de San Cristóbal norte	2.655	239	9,00	9.033	27,8	37,4	62,6	40	182	7.135	32.504
20. Boca	1.296	297	22,92	9.864	40,3	45,2	54,8	26	102	6.243	24.498
9. Parte de Balvanera oeste	1.583	139	8,78	4.534	23,9	31,0	69,0	40	165	4.600	18.934
19. Barracas	1.594	77	4,83	2.795	15,2	34,4	65,6	6	20	5.300	18.357
17. Palermo	1.543	40	2,59	1.111	7,7	36,8	63,2	2	15	1.908	14.515
11. Parte de San Carlos norte	1.065	61	5,73	2.200	19,4	35,6	64,4	9	74	1.425	11.349
12. Parte de San Cristóbal sur	604	17	2,81	554	11,1	50,9	49,1	1	9	815	4.982

	I	II		III		IV		V		VI	
		Conventillos		Personas en conventillos		Nacionalidad poblacion en conventillos		Hab. por ha. por sección		Población por sección	
Secciones (*)	N.° casas	N.°	% sobre casas	N.°	% sobre pobl. sec-ción	Argent. %	Extranj. %	1869	1887	1869	1887
II. Secciones con más alto % de población en conventillos											
20. Boca	1.296	297	22,92	9.864	40,3	45,2	54,8	26	102	6.243	24.498
5. Piedad (San Nicolás)	1.393	218	15,65	8.325	40,8	26,2	73,8	217	305	14.522	20.411
13. Socorro	1.347	195	14,48	11.759	49,2	41,3	58,7	111	208	12.782	23.914
1. Catedral norte (San Nicolás)	919	122	13,28	4.365	28,2	28,4	71,6	199	228	13.543	15.497
2. Catedral sur (San Nicolás)	762	129	16,93	5.397	36,0	30,8	69,2	174	234	11.155	15.001
6. Parte oeste de Montserrat	1.369	162	11,83	7.804	37,8	28.1	71,9	209	333	12.978	20.624
4. Parte central de Montserrat	1.174	121	10,31	4.709	26,4	28,2	71,8	228	288	14.128	17.845
3. Parte central de San Nicolás	1.321	125	9,46	4.627	24,4	25,6	74,4	264	293	17.134	18.948
8. Parte de Balvanera sur	1.402	129	9,20	5.336	29,7	31,5	68,5	103	280	6.574	17.942
14. Parte este de Concepción	1.256	122	9,71	5.712	29,3	37,2	62,8	126	199	12.329	19.514

(*) El censo Municipal de 1887 no contiene otra denominación de las secciones que la numérica. A modo indicativo, hemos colocado la denominación aproximada de cada sección de acuerdo con los barrios y secciones que mantienen los censos, desde 1904 hasta 1960.

Fuente: Censo municipal de la ciudad de Buenos Aires de 1987, elaborado por los autores con datos extraídos del tomo II por columnas: I y II, pág. 78; III y IV, pág. 30; V, pág. 8; y VI, pág. 1.

Cuadro n.º 4. INVERSIONES DE CAPITALES INGLESES EN LA ARGENTINA Y EN AMÉRICA LATINA EN 1880 (EN MILES DE LIBRAS ESTERLINAS)

	Porcentaje inversión	Total		Bonos públicos		Inversiones en empresas económicas							
						Ferrocarriles solamente		Servicios públicos		Empresas mineras		Otras	
		Libras esterlinas	%	Libras esterlinas	%	Libras esterlinas	%	Libras esterlinas	%	Libras esterlinas	%	Libras esterlinas	%
1880													
América Latina	100,0	179.490,2	100,0	123.078,0	68,6	34.437,0	19,2	11.070,0	6,2	3.398,0	1,9	7.510	–
Argentina	11,3	20.338,7	100,0	11.233,7	52,2	7.632,0	37,5	1.231,0	6,0	–	–	242	1,3
1890													
América Latina	100,0	425.727,7	100,0	194.439,4	45,7	146.902,5	34,5	19.979,1	4,7	12.581,3	2,9	–	–
Argentina	36,9	156.978,8	100,0	72.000,0	45,9	64.617,9	41,1	9.534,6	6,1	360,8	0,2	10.465,4	12,3

Fuente: J. Fred Reppy, *British investments in Latin America, 1822-1949,* Archon Books, Handen, 1966; para 1880, cuadro 3, pág. 25 y cuadro 5, pág. 34; para 1890, cuadro 7, pág. 37, cuadros 8 y 9, pág. 39 y cuadro 10, pág. 40.

Cuadro n.º 5. ARGENTINA. POBLACIÓN TOTAL, URBANA Y RURAL, 1869-1991. VALORES ABSOLUTOS Y PORCENTAJES

		1869		1895		1914		1947		1960		1970		1980		1991(*)	
		N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Argentina	Total	1.737.076	100,00	3.954.911	100,00	7.885.237	100,00	15.893.827	100,00	20.010.539	100,00	23.364.513	100,00	27.949.480	100,00	32.608.687	100,00
	Urbana	600.680	34,58	1.690.966	42,76	4.525.500	57,39	9.932.133	62,49	14.758.341	73,75	18.454.045	78,98	23.192.892	82,98	S/D	S/D
	Rural	1.136.396	65,42	2.263.945	57,24	3.339.737	42,61	5.961.694	37,51	5.252.198	26,25	4.910.468	21,02	4.754.554	17,01	S/D	S/D

(*) Datos preliminares del *Censo Nacional de Población y Vivienda* de 1991.

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de censos nacionales de población.

Cuadro n.º 6. ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (AMBA). POBLACIÓN TOTAL, CAPITAL FEDERAL Y 25 PARTIDOS, 1869-1991. VALORES ABSOLUTOS Y PORCENTAJES RESPECTO AL TOTAL DE LA POBLACIÓN ARGENTINA

		1869		1895		1914		1947		1960		1970		1980		1991	
		N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
AMBA	Total	242.215	13,94	813.178	20,56	2.125.858	26,96	4.783.736	30,10	6.875.577	34,36	8.429.555	36,08	10.052.276	35,97	11.323.565	34,72
	Cap. Fed.	187.126	10,77	663.854	16,79	1.575.814	19,98	2.981.043	18,76	2.966.634	14,83	2.972.453	12,72	2.922.829	10,46	2.955.002	9,06
	25 partid.	55.089	3,17	149.324	3,77	550.044	6,98	1.802.693	11,34	3.908.943	19,53	5.457.102	23,36	7.129.447	25,51	8.368.563	25,66

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de censos nacionales de población.

Cuadro n.° 7. ARGENTINA: TASAS DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL DE LA POBLACIÓN TOTAL URBANA Y RURAL, 1869-1980. ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (AMBA); TASAS DE CRECIMIENTO MEDIO ANUAL DE LA POBLACIÓN TOTAL, CAPITAL FEDERAL Y 25 PARTIDOS, 1869-1980

		1869 1895	1895 1914	1914 1947	1947 1960	1960 1970	1970 1980
Argentina	Total	3,22	3,70	2,15	1,79	1,56	1,81
	Urbana	4,06	5,32	2,41	3,09	2,26	2,31
	Rural	2,69	2,10	1,75	−0,97	−0,07	−0,32
AMBA	Total	4,77	5,19	2,49	2,83	2,06	1,78
	Cap. fed.	4,99	4,65	1,95	−0,04	0,02	−0,17
	25 partidos	3,91	7,10	3,66	6,13	3,39	2,71

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de censos nacionales de población.

Cuadro n.° 8. ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (AMBA). PORCENTAJES DE POBLACIÓN TOTAL, CAPITAL FEDERAL Y 25 PARTIDOS, RESPECTO A LA POBLACIÓN URBANA DE LA ARGENTINA, 1869-1980

		1869	1895	1914	1947	1960	1970	1980
POBL. URBANA ARGENTINA		100	100	100	100	100	100	100
AMBA	Total	40,32	48,09	46,98	48,16	46,59	45,68	43,34
	Cap. fed.	31,15	39,26	34,82	30,01	20,10	16,11	12,60
	25 partidos	9,17	8,83	12,15	18,15	26,49	29,57	30,74

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de censos nacionales de población.

Cuadro n.º 9. Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Población por anillos y ubicación 1869-1991

Corona	Ubic.	Jurisdicción	1869	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991*
		Total AMBA	242.215	813.178	2.075.077	4.783.736	6.875.577	8.546.072	10.052.276	11.323.565
		Total 25 partidos	51.134	149.324	499.263	1.802.693	3.908.943	5.573.619	7.129.447	8.368.563
		Capital federal	187.126	663.854	1.575.814	2.981.043	2.966.634	2.972.453	2.922.829	2.955.002
1.ª	N	San Fernando	4.154	11.324	24.660	44.666	92.302	119.565	133.624	142.925
		San Isidro	3.955	9.912	19.092	90.086	188.065	250.008	289.170	298.540
		Vicente López	–	–	12.100	149.958	247.656	285.178	291.072	289.005
		General San Martín	2.867	7.047	50.852	269.514	278.751	360.573	385.625	403.515
	O	Tres de Febrero	–	–	–	–	263.391	313.460	345.424	349.221
		Morón	3.488	7.880	24.624	110.344	341.920	485.983	598.420	641.416
		La Matanza	3.248	4.498	17.935	98.471	401.738	659.193	949.566	1.120.225
	S	Lanús	–	–	–	244.473	375.428	449.824	466.980	465.454
		Lomas de Zamora	1.732	17.232	59.874	127.880	272.116	410.806	510.130	572.313
		Avellaneda	8.003	18.574	144.739	273.839	326.531	337.538	334.145	338.581
		Quilmes	6.809	12.048	38.783	123.132	317.783	355.265	446.587	509.449
		Subtot. 1.a corona	30.301	88.515	392.659	1.532.363	3.105.681	4.027.393	4.750.743	5.130.644
2.ª	N	Tigre	3.329	8.978	16.691	58.348	91.725	152.335	206.349	255.041
		General Sarmiento	–	5.168	12.726	46.413	167.160	315.457	502.926	650.285
	O	Moreno	2.329	3.278	4.836	15.101	59.338	114.041	194.440	287.295
		Merlo	2.469	3.595	6.990	19.865	100.146	188.868	292.587	385.821
	S	Esteban Echeverría	–	–	5.047	19.068	69.730	111.150	188.923	273.779
		Almirante Brown	–	5.738	14.094	39.700	136.924	245.017	331.919	443.251
		Florencio Varela	–	2.491	5.174	10.480	41.707	98.446	173.452	255.462
		Berazategui	–	–	–	–	–	127.740	201.862	244.796
		Subtot. 2.a corona	8.127	29.248	65.558	208.975	666.730	1.353.054	2.092.458	2.795.730
3.ª	N	Escobar	–	–	2.634	3.693	28.386	46.150	81.385	128.651
		Pilar	3.708	9.920	14.508	19.854	30.836	47.739	71.407	130.177
	O	General Rodríguez	–	3.591	4.492	8.518	19.013	23.596	32.035	48.358
		Marcos Paz	–	3.659	4.986	7.783	12.604	15.070	20.225	29.101
	S	Cañuelas	4.749	6.722	8.413	13.507	20.055	21.430	25.391	31.012
		San Vicente	4.249	7.669	6.013	8.000	25.638	39.187	55.803	74.890
		Subtot. 3.ª corona	12.706	31.561	41.046	61.355	136.532	193.172	286.246	442.189

(*) Datos preliminares del Censo Nacional de población y vivienda de 1991.

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de censo nacionales de población.

Cuadro n.º 10. ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (AMBA). TASA DE CRECIMIENTO MEDIA ANUAL POR ANILLOS Y UBICACIÓN 1869-1991

Corona	Ubic.	Jurisdicción	1869/1895	1895/1914	1914/47	1947/60	1960/70	1970/80	1980/91*
		Total AMBA	4,77	5,19	2,49	2,83	2,20	1,64	1,14
		Total 25 partidos	4,21	6,56	3,97	6,13	3,61	2,49	1,54
		Capital federal	4,99	4,65	1,95	– 0,04	0,02	–0,17	0,10
1.ª	N	San Fernando	3,93	4,18	1,82	5,74	2,62	1,12	0,64
		San Isidro	3,60	3,51	4,81	5,83	2,89	1,47	0,30
		Vicente López	–	–	7,93	3,93	1,42	0,20	–0,07
		General San Martín	3,52	10,96	5,18	0,26	2,61	0,67	0,43
	O	Tres de Febrero	–	–	–	–	1,76	0,98	0,10
		Morón	3,18	6,18	4,65	9,09	3,58	2,10	0,66
		La Matanza	1,26	7,55	5,30	11,42	5,08	3,72	1,59
	S	Lanús	–	–	–	3,35	1,82	0,38	–0,03
		Lomas de Zamora	9,24	6,77	2,33	5,98	4,20	2,19	1,10
		Avellaneda	3,29	11,41	1,95	1,36	0,33	–0,10	0,13
		Quilmes	2,22	6,35	3,56	7,57	1,12	2,31	1,26
		Subtot. 1.a corona	4,21	8,16	4,21	5,58	2,63	1,67	0,77
2.ª	N	Tigre	3,89	3,32	3,87	3,54	5,20	3,08	2,04
		General Sarmiento	–	4,86	4,00	10,36	6,56	4,77	2,48
	O	Moreno	1,32	2,07	3,51	11,10	6,75	5,48	3,79
		Merlo	1,46	3,56	3,22	13,25	6,55	4,47	2,67
	S	Esteban Echeverría	–	–	4,11	10,49	4,77	5,45	3,60
		Almirante Brown	–	4,84	3,19	9,99	5,99	3,08	2,79
		Florencio Varela	–	3,92	2,16	11,21	8,97	5,83	3,76
		Berazategui	–	–	–	–	–	4,68	1,85
		Subtot. 2.a corona	5,05	4,34	3,58	9,33	7,33	4,46	2,94
3.ª	N	Escobar	–	–	1,03	16,99	4,98	5,84	4,46
		Pilar	3,86	2,02	0,96	3,44	4,47	4,11	5,89
	O	General Rodríguez	1,35	1,19	1,96	6,37	2,18	3,10	4,00
		Marcos Paz	2,53	1,64	1,36	3,78	1,80	2,99	3,53
	S	Canuelas	–	1,19	1,44	3,09	0,67	1,71	1,92
		San Vicente	2,30	–1,27	0,87	9,37	4,33	3,60	2,84
		Subtot. 3.a corona	3,56	1,39	1,23	6,35	3,53	4,01	4,44

(*) Datos preliminares del censo nacional de población y vivienda de 1991.

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de censos nacionales de población.

Cuadro n.º 11. Area Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Población total y porcentajes según origen 1869-1991

		1869	%	1895	%	1914	%	1947	%	1960	%	1970	%	1980	%	1991
Capital Federal	Total	187.346		663.854		1.575.814		2.981.043		2.966.634		2.972.453		2.922.829		2.955.002
	Nativos	–	–	318.361	47,96	772.149	49,00	2.146.351	72,00	2.284.309	77,00	2.444.009	82,22	2.542.862	87,00	S/D
	Extranjeros	–	–	345.493	52,04	803.665	51,00	834.692	28,00	682.325	23,00	528.444	17,78	379.967	13,00	S/D
La Matanza	Total	3.248		4.498		17.935		98.471		311.045		659.193		949.566		1.120.255
	Nativos	2.074	63,85	2.889	64,23	10.610	59,16	75.150	76,32	401.738	129,16	562.126	85,27	835.618	88,00	S/D
	Extranjeros	1.174	36,15	1.609	35,77	7.325	40,84	23.321	23,68	90.693	29,16	97.067	14,73	113.948	12,00	S/D
Morón	Total	3.488		7.880		24.624		110.344		341.920		485.983		598.420		641.416
	Nativos	2.310	66,23	5.149	65,34	15.789	64,12	87.390	79,20	277.578	81,18	421.408	86,71	538.578	90,00	S/D
	Extranjeros	1.178	33,77	2.731	34,56	8.835	35,88	22.959	20,81	64.342	18,82	64.575	13,29	59.842	10,00	S/D
Lomas de Zamora	Total	–		17.232		59.874		147.880		272.116		410.806		510.130		572.313
	Nativos	–	–	11.695	67,87	36.082	60,26	98.716	66,75	217.720	80,01	353.759	86,11	454.015	89,00	S/D
	Extranjeros	–	–	5.537	32,13	23.792	39,74	29.164	19,72	54.396	19,99	57.047	13,89	56.115	11,00	S/D
General Sarmiento	Total	–		5.168		12.726		46.413		167.160		315.457		502.926		650.285
	Nativos	–	–	3.154	61,03	8.137	63,94	39.329	84,74	143.626	85,92	290.743	92,17	472.750	94,00	S/D
	Extranjeros	–	–	2.014	38,97	4.589	36,06	7.084	15,26	23.534	14,08	24.714	7,83	30.176	6,00	S/D
Lanús	Total	–		–		–		–		375.428		449.824		466.980		465.454
	Nativos	–	–	–	–	–	–	–	–	286.216	76,24	371.038	82,49	406.272	87,00	S/D
	Extranjeros	–	–	–	–	–	–	–	–	89.212	23,76	78.786	17,51	60.708	13,00	S/D
Quilmes	Total	6.809		12.048		38.783		123.132		317.783		355.265		446.587		509.449
	Nativos	4.297	63,11	7.277	60,40	22.497	58,01	92.931	75,47	250.851	78,94	303.817	85,52	397.462	89,00	S/D
	Extranjeros	2.512	36,89	4.771	39,60	16.286	41,99	30.201	24,53	66.932	21,06	51.448	14,48	49.125	11,00	S/D
General San Martín	Total	2.867		7.047		50.852		269.514		278.751		360.573		385.625		403.515
	Nativos	1.852	64,60	4.270	60,59	28.967	56,96	202.657	75,19	215.101	77,17	297.976	82,64	335.493	87,00	S/D
	Extranjeros	1.015	35,40	2.777	39,41	21.885	43,04	66.857	24,81	63.650	22,83	62.597	17,36	50.132	13,00	S/D

		1869	%	1895	%	1914	%	1947	%	1960	%	1970	%	1980	%	1991
Tres de Febrero	Total	–		–		–		–		263.391		313.460		345.424		349.221
	Nativos	–	–	–	–	–	–	–	–	202.481	76,87	259.673	82,84	297.064	86,00	S/D
	Extranjeros	–	–	–	–	–	–	–	–	60.910	23,13	53,787	17,16	48.360	14,00	S/D
Avellaneda	Total	–		–		144.739		273.839		326.531		337.538		334.145		338.581
	Nativos	–	–	–	–	78.052	53,93	199.002	72,67	252.367	77,29	280.703	83,16	294.047	88,00	S/D
	Extranjeros	–	–	–	–	66.687	46,07	74.837	27,33	74.164	22,71	56.835	16,84	40.098	12,00	S/D
Almirante Brown	Total	–		5.738		14.094		39.700		136.924		245.017		331.919		443.251
	Nativos	–	–	3.412	59,46	8.977	63,69	30.513	76,86	113.011	82,54	216.865	88,51	302.046	91,00	S/D
	Extranjeros	–	–	2.326	40,54	5.117	36,31	9.187	23,14	23.913	17,46	28.152	11,49	29.873	9,00	S/D
Merlo	Total	2.469		3.595		6.990		19.865		100.146		188.868		292.587		385.821
	Nativos	1.830	74,12	2.365	65,79	4.612	65,98	15.440	77,72	82.671	82,55	168.964	89,46	266.254	91,00	S/D
	Extranjeros	639	25,88	1.230	34,21	2.378	34,02	4.425	22,28	17.475	17,45	19.904	10,54	26.334	9,00	S/D
Vicente López	Total	–		–		12.100		149.958		247.656		285.178		291.072		289.005
	Nativos	–	–	–	–	6.172	51,01	106.416	70,96	183.133	73,95	228.675	80,19	247.411	85,00	S/D
	Extranjeros	–	–	–	–	5.928	48,99	43.542	29,04	64.523	26,05	56.503	19,81	43.661	15,00	S/D
San Isidro	Total	3.955		9.912		19.092		90.086		188.065		250.008		289.170		298.540
	Nativos	2.878	72,77	5.868	59,20	11.381	59,61	68.969	76,56	146.962	78,14	209.023	83,61	254.469	88,00	S/D
	Extranjeros	1.077	27,23	4.044	40,80	7.711	40,39	21.117	23,44	41.103	21,86	40.985	16,39	34.701	12,00	S/D
Tigre	Total	–		–		–		–		91.725		152.335		206.349		255.041
	Nativos	–	–	–	–	–	–	–	–	77.988	85,02	139.240	91,40	191.904	93,00	S/D
	Extranjeros	–	–	–	–	–	–	–	–	13.737	14,98	13.095	8,60	14.445	7,00	S/D
Berazategui	Total	–		–		–		–		–		127.740		201.862		244.796
	Nativos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	103.383	80,93	181.675	90,00	S/D
	Extranjeros	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	24.357	19,07	20.187	10,00	S/D
Moreno	Total	2.329		3.278		4.836		15.101		59.338		114.041		194.440		287.295
	Nativos	1.619	69,51	2.061	62,87	3.313	68,51	11.936	79,04	49.851	84,01	103.165	90,46	178.884	92,00	S/D
	Extranjeros	710	30,49	1.217	37,13	1.523	31,49	3.165	20,96	9.487	15,99	10.876	9,54	15.556	8,00	S/D

		1869	%	1895	%	1914	%	1947	%	1960	%	1970	%	1980	%	1991
Esteban Echeverría	Total	–		–		5.047		19.068		69.730		111.150		188.923		273.779
	Nativos	–	–	–	–	3.166	62,73	14.678	76,98	56.554	81,10	97.315	87,55	170.030	90,00	S/D
	Extranjeros	–	–	–	–	1.881	37,27	4.390	23,02	13.176	18,90	13.835	12,45	18.893	10,00	S/D
Florencio Varela	Total	–		2.491		5.174		10.480		41.707		98.446		173.452		255.462
	Nativos	–	–	1.576	63,27	3.615	69,87	8.238	78,61	33.460	80,23	87.461	88,84	157.841	91,00	S/D
	Extranjeros	–	–	915	36,73	1.559	30,13	2.242	21,39	8.247	19,77	10.985	11,16	15.611	9,00	S/D
San Fernando	Total	4.154		11.324		24.660		44.666		92.302		119.565		133.624		142.925
	Nativos	2.781	66,95	6.522	57,59	15.077	61,14	35.950	80,49	78.497	85,04	107.530	89,93	124.270	93,00	S/D
	Extranjeros	1.373	33,05	4.802	42,41	9.583	38,86	8.716	19,51	13.805	14,96	12.035	10,07	9.354	7,00	S/D
Escobar	Total	–		–		–		–		28.386		46.150		81.385		128.651
	Nativos	–	–	–	–	–	–	–	–	24.161	85,12	42.296	91,65	S/D	–	S/D
	Extranjeros	–	–	–	–	–	–	–	–	4.225	14,88	3.854	8,35	S/D	–	S/D
Pilar	Total	3.708		9.920		14.508		19.854		30.836		47.739		71.407		130.177
	Nativos	3.348	90,29	6.928	69,84	10.373	71,50	16.699	84,11	27.239	88,34	44.454	93,12	S/D	–	S/D
	Extranjeros	360	9,71	2.992	30,16	4.135	28,50	3.155	15,89	3.597	11,66	3.285	6,88	S/D	–	S/D
San Vicente	Total	4.249		7.669		6.013		8.000		25.638		39.187		55.803		74.890
	Nativos	3.207	75,48	5.558	72,47	4.831	80,34	6.870	85,88	22.029	85,92	35.605	90,86	S/D	–	S/D
	Extranjeros	1.042	24,52	2.111	27,53	1.182	19,66	1.130	14,13	3.609	14,08	3.582	9,14	S/D	–	S/D
General Rodríguez	Total	–		3.591		4.492		8.518		19.013		23.596		48.358		48.358
	Nativos	–	–	2.424	67,50	3.258	72,53	7.002	82,20	16.198	85,19	21.294	90,24	S/D	–	S/D
	Extranjeros	–	–	1.167	32,50	1.234	27,47	1.516	17,80	2.815	14,81	2.302	9,76	S/D	–	S/D
Cañuelas	Total	4.749		6.722		8.413		13.507		20.055		21.430		25.391		31.012
	Nativos	3.979	83,79	5.242	77,98	6.778	80,57	11.915	88,21	18.092	90,21	19.997	93,31	S/D	–	S/D
	Extranjeros	770	16,21	1.480	22,02	1.635	19,43	1.592	11,79	1.963	9,79	1.433	6,69	S/D	–	S/D
Marcos Paz	Total	–		3.659		4.986		7.783		12.602		15.070		20.225		29.101
	Nativos	–	–	2.687	73,44	3.787	75,95	6.937	89,13	11.289	89,58	14.046	93,21	S/D	–	S/D
	Extranjeros	–	–	972	26,56	1.199	24,05	846	10,87	1.315	10,43	1.024	6,79	S/D	–	S/D

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de censos nacionales de población.

Cuadro n.º 12. CAPITAL FEDERAL. PRINCIPALES PROFESIONES, 1914

	Argentinos				Extranjeros				Totales		
	Varones	Mujeres	Total	%	Varones	Mujeres	Total	%	Total	%	%
Totales Generales	197.990	209.049	407.039	35,95	428.871	296.442	725.313	64,05	1.132.352	100	100
ARTES MANUALES:											
Albañiles	3.936		3.936	15,15	22.050		22.050	84,85	25.986	100	2,29
Carpinteros	3.303		3.303	18,97	14.067		14.067	81,03	17.370	100	1,53
Costureras		9.736	9.736	50,64	29	9.460	9.489	49,36	19.225	100	1,70
Herreros	3.471		3.471	34,02	6.733		6.733	65,98	10.204	100	0,90
Mecánicos	3.543		3.543	32,99			7.198	67,01	10.741	100	0,95
Modistas	5	9.223	9.228	48,02	20	9.972	9.992	51,98	19.220	100	1,70
Pintores	4.347		4.347	40,23	6.461		6.461	59,77	10.808	100	0,95
Sastres	1.514	36	1.550	12,56	10.377	120	10.497	87,44	12.047	100	1,06
Zapateros	3.242	48	3.290	23,67	10.281	334	10.615	76,33	13.905	100	1,23
COMERCIANTES:											
Comerciantes	14.800	497	15.297	24,91	43.159	2.974	46.133	75,09	61.430	100	5,42
Empleados de comercio	6.013	3.332	9.345	62,29	2.693	2.966	5.659	37,71	15.004	100	1,33
PROPIEDAD MUEBLE O INMUEBLE:											
Rentistas	2.423	4.804	7.227	52,63	4.626	9.879	14.505	47,37	21.732	100	1,92
PERSONAL DE SERVICIO:											
Cocineros	195	12.575	12.770	40,41	3.683	9.097	12.780	59,59	25.550	100	2,26
Domésticos	218	7.624	7.842	20,65	2.158	27.989	30.147	79,35	37.989	100	3,35
Mucamos	238	7.458	7.696	35,80	3.070	10.733	13.803	64,20	21.499	100	1,90
ADMINISTRACION PUBLICA:											
Empleados de gob. y adm.	33.775	4.482	38.257	73,39	10.989	192	11.181	26,61	49.438	100	4,37
INSTRUCCION Y EDUCACION:											
Estudiantes	12.709	3.607	16.316	91,78	1.082	381	1.463	8,22	17.779	100	1,57
VARIOS:											
Empleados	14.313		14.313	29,72	33.854		33.854	70,28	48.167	100	4,25

Nota: No incluye a menores de 14 años (todas 1 % o más del total general).

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos del censo nacional de población de 1914.

Cuadro n.º 13. Capital Federal. Población por secciones 1904-1960

Circunscripciones	Población						Tasa media anual intercensal				
	1904	1909	1914	1936	1947	1960	1904-1909	1909-1914	1914-1936	1936-1947	1947-1960
1. Vélez Sarsfield	17.275	47.917	103.358	330.982 a	444.719	515.241	22,63	16,62	5,43	2,72	1,14
2. San Cristóbal sur	36.985	53.466	70.628	88.997	101.620	88.399	7,65	5,73	1,06	1,21	−1,07
3. Santa Lucía	84.792	94.965	104.188	103.262 b	118.288	107.495	2,29	1,87	−0,04	1,24	−0,73
4. San Juan Evang. (Boca)	60.878	65.370	76.024	73.631	76.088	68.462	1,43	3,07	−0,15	0,30	−0,81
5. Flores	24.046	46.600	79.660	123.396	149.663	152.233	14,15	11,32	2,01	1,77	0,13
6. San Carlos sur	36.820	61.007	77.705	105.837	118.190	114.467	10,63	4,96	1,41	1,01	−0,25
7. San Carlos norte	33.489	50.930	67.007	78.401	92.440	96.204	8,75	5,64	0,72	1,51	0,31
8. San Cristóbal	67.449	78.246	81.095	72.634	79 .921	70.106	3,01	0,72	−0,50	0,87	−1,00
9. Balvanera oeste	65.959	72.999	83.252	84.712	97.322	88.412	2,05	2,66	0,08	1,27	−0,74
10. Balvanera sur	37.687	45.869	42.293	44.262	52.367	45.816	4,01	−1,61	0,21	1,54	−1,02
11. Balvanera norte	37.304	38.746	43.530	51.791	63.602	54.706	0,76	2,36	0,79	1,89	−1,15
12. Concepción	63.728	68.236	73.165	74.950	95.819	74.826	1,38	1,40	0,11	2,26	−1,88
13. Montserrat	67.144	68.178	75.064	81.307	100.312	77.829	0,31	1,94	0,36	1,93	−1,93
14. San Nicolás	62.578	57.493	62.598	74.309	83.165	64.021	−1,68	1,72	0,81	0,97	−1,99
15. San Bernardo	16.176	48.381	106.716	396.369 c	497.913	516.721	24,50	17,14	6,15	2,10	0,29
16. Belgrano	29.447	52.146	89.866	228.959 d	306.799	325.051	12,11	11,50	4,34	2,70	0,45
17. Palermo	19.515	48.596	76.182	115.532	136.597	140.887	20,02	9,41	1,91	1,53	0,24
18. Las Heras	63.773	103.007	111.939	123.047	149.847	146.500	10,06	1,68	0,43	1,81	−0,17
19. Pilar	71.105	74.990	86.968	99.427	137.123	137.142	1,07	3,01	0,61	2,97	0,00
20. Socorro	48.592	45.596	49.748	62.837	76.234	82.116	−1,26	1,76	1,07	1,77	0,57
Totales	944.742	1.222.738	1.560.986	2.415.142	2.978.029	2.966.634	5,29	5,01	2,00	1,92	−0,03

a) En 1936 la población de Vélez Sarsfield estaba repartida entre Nueva Chicago, Nueva Pompeya y Vélez Sarsfield.
b) En 1936 la población de Santa Lucía esta repartida entre la 1.ª y 2.ª zonas.
c) En 1936 la población de San Bernardo estaba repartida entre Villa Devoto, Villa Mitre y San Bernardo.
d) En 1936 la población de Belgrano estaba repartida entre Villa Urquiza y Belgrano.

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de censos nacionales y municipales de población.

Cuadro n.° 14. CAPITAL FEDERAL. DENSIDAD POR SECCIONES 1904-1960

Circunscripciones	Habitantes/hectárea						Superficie m²
	1904	1909	1914	1924	1947	1960	
1. Vélez Sarsfield	3	9	20	36	85,20	98,71	52.197.789
2. San Cristóbal sur	43	151	200	239	288,40	250,72	3.523.512
3. Santa Lucía	139	156	171	164	194,45	177,53	6.083.134
4. San Juan Evang. (Boca)	157	168	196	183	247,68	176,47	3.879.587
5. Flores	30	57	99	117	186,07	189,26	8.043.323
6. San Carlos sur	78	128	165	185	250,68	242,78	4.714.756
7. San Carlos norte	82	124	1.644	191	225,92	235,12	4.091.756
8. San Cristóbal	273	315	328	324	322,87	283,21	2.475.378
9. Balvanera oeste	227	252	287	329	336,02	305,26	2.896.378
10. Balvanera sur	319	391	359	350	445,07	389,39	1.176.689
11. Balvanera norte	291	302	339	383	496,07	426,69	1.282.189
12. Concepción	232	249	267	266	349,15	272,66	2.744.378
13. Montserrat	193	196	216	213	288,46	223,80	3.477.587
14. San Nicolás	227	208	227	250	300,96	231,68	2.763.378
15. San Bernardo	5	13	30	42	55,89	61,21	35.405.615
16. Belgrano	12	22	38	57	128,06	135,68	23.957.347
17. Palermo	18	44	69	73	123,95	127,85	11.019.890
18. Las Heras	79	129	140	130	187,25	183,07	8.002.323
19. Pilar	161	168	194	201	306,30	306,30	4.476.756
20. Socorro	173	162	177	196	271,17	292,09	2.811.378

Fuente: 1904, 1909 y 1936: Elaboración propia de acuerdo con los datos de los censos municipales respectivos.

1924: Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio, Buenos Aires, 1925.

1914, 1947 y 1960: Elaboración propia de acuerdo con los datos de los censos nacionales respectivos.

Cuadro n.º 15. Capital Federal. Población por secciones. Argentinos y extranjeros, 1914

	Población							Algunas nacionalidades			
	Argent.	% pobl. secciones	Extranj.	% pobl. secciones	Total secciones	%	% pobl. ciudad	Italianos	% pobl. secciones	Españoles	% pobl. secciones
1. Vélez Sarsfield	58.438	56,54	44.920	43,46	103.358	100	6,56	21.152	20,46	16.109	15,59
2. San Cristóbal sur	37.986	53,79	32.642	46,21	70.628	100	4,48	13.218	18,71	14.879	21,07
3. Santa Lucía	50.612	48,58	53.576	51,42	104.188	100	6,61	18.405	17,67	26.385	25,32
4. San Juan Evang. (Boca)	39.839	52,41	36.185	47,59	76.024	100	4,32	22.1 70	29,16	8.001	10,52
5. Flores	47.863	60,09	31.797	39,91	79.660	100	5,05	11.789	14,80	13.416	16,84
6. San Carlos sur	44.416	57,16	33.289	42,84	77.705	100	4,93	16.604	21,37	12.158	15,65
7. San Carlos norte	36.419	54,35	30.588	45,65	67.007	100	4,25	14.658	21,88	10.397	15,52
8. San Cristóbal	41.733	51,46	39.362	48,54	81.095	100	5,15	7.745	9,55	5.847	7,21
9. Balvanera oeste	39.253	47,15	43,999	52,85	83.252	100	5,28	19.191	23,05	14.847	17,83
10. Balvanera sur	18.955	44,82	23.338	55,18	42.293	100	2,68	11.656	27,56	8.445	19,97
11. Balvanera norte	18.764	43,11	24.766	56,89	43.530	100	2,76	6.611	15,19	7.600	17,46
12. Concepción	33.861	46,28	39.304	53,72	73.165	100	4,64	10.469	14,31	23.540	32,17
13. Montserrat	28.200	37,57	46.864	62,43	75.064	100	4,76	6.415	8,55	33.222	44,26
14. San Nicolás	21.803	34,83	40.795	65,17	62.598	100	3,97	9.283	14,83	19.553	31,24
15. San Bernardo	56.401	52,85	50.315	47,15	106.716	100	6,77	25.154	23,57	14.153	13,26
16. Belgrano	49.043	54,57	40.823	45,43	89.866	100	5,70	16.930	18,84	14.611	16,26
17. Palermo	42.647	55,98	33.535	44,02	76.182	100	4,83	16.494	21,65	10.395	13,64
18. Las Heras	61.517	54,96	50.422	45,04	111.939	100	7,10	23.650	21,13	14.945	13,35
19. Pilar	46.306	53,29	40.662	46,71	86.968	100	6,52	17.285	19,88	15.635	17,98
20. Socorro	20.774	41,76	28.974	58,24	49.748	100	3,15	7.638	15,35	13.052	26,24
Totales					1.560.986		100				

Fuente: Elaboración de acuerdo con los datos del censo nacional de población de 1914.

Cuadro n.16. Capital Federal. Servicio de agua corriente y cloacas por circunscripciones, 1909

Circunscripción	Total	Agua corriente: Con ag. corr. N.°	%	Sin ag. corr (1) N.°	%	Cloacas: Con cloacas N.°	%	Sin cloacas N.°	%
1 Vélez Sarsfield	7.599	368	4,84	7.231	95,16			7.594	100,00
2 San Cristóbal sur	4.303	610		4.303	100,00			4.913	100,00
3 Santa Lucía	7.814	6.926	88,64	888	11,36	6.926	100,00		
4 San Juan Evang. (Boca)	3.792	3.592	94,73	200	5,27	3.592	100,00		
5 Flores	6.886	2.876	41,77	4.010	58,23			6.850	99,48
6 San Carlos sur	6.398	1.770	27,66	4.628	72,34	560	8,75	5.830	91,12
7 San Carlos norte	5.406	1.483	27,43	3.923	72,57	380	7,03	5.109	94,51
8 San Cristóbal	5.979	4.215	70,50	1.764	29,50	2.174	36,36	3.805	63,64
9 Balvanera oeste	5.747	5.463	95,06	284	4,94	5.463	100,00		
10 Balvanera sur	2.252	2.245	99,69	7	0,31	2.245	100,00		
11 Balvanera norte	2.957	2.933	99,19	24	0,81	2.933	100,00		
12 Concepción	4.424	4.404	99,55	20	0,45	4.404	100,00		
13 Montserrat		3.960	100,00			3.690	100,00		
14 San Nicolás	4.304	4.288	99,63	16	0,37	4.288	100,00		
15 San Bernardo	7.151	29	0,41	7.122	99,59			7.099	100,00
16 Belgrano	7.972	2.556	32,06	5.416	67,94			7.972	100,00
17 Palermo	6.014	1.403	23,33	4.611	76,67			6.014	100,00
18 Las Heras	9.012	1.664	18,46	7.348	81,54	1.007	11,17	8.005	88,83
19 Pilar	6.826	5.484	80,34	1.342	19,66	5.207	76,28	1.406	20,60
20 Socorro	3.398	3.391	99,79	8	0,24	3.391	100,00		

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos del censo nacional de población de 1909.

(1) Incluye aljibe pozo semisurgente, pozo común y sin servicio de agua.

Nota: Hay pequeñas imperfecciones de cálculo en el censo. Los porcentajes se consideran respecto a la suma en cada servicio.

Cuadro n.º 17. Las 10 aglomeraciones más grandes de la Argentina en 1980. Periodo 1869-1980

Región		Aglomeración	Provincia	1869	1895	1914	1947	1960	1970	1980
Pampeana	1	A. M. de Buenos Aires	Buenos Aires	242.215	813.178	2.125.858	4.783.736	6.875.577	8.546.072	10.052.276
	2	Gran Córdoba	Córdoba	34.458	65.909	153.475	430.240	641.206	792.925	1.065.280
	3	Gran Rosario	Santa Fe	26.443	123.130	305.464	587.896	742.721	813.068	1.048.751
	4	Gran La Plata	Buenos Aires	575	45.410	160.039	360.968	404.129	485.939	584.650
	5	Mar del Plata	Buenos Aires	–	5.187	27.611	114.729	211.365	302.282	414.696
	6	Santa Fe	Santa Fe	10.670	22.685	59.574	168.791	208.900	244.655	292.165
Cuyana	7	Gran Mendoza	Mendoza	25.815	61.682	157.422	324.313	465.875	477.410	723.229
	8	Gran San Juan	San Juan	14.703	20.887	35.587	162.056	236.058	222.601	337.646
Noroeste	9	Gran San Miguel	Tucumán	22.487	86.939	160.387	311.926	421.322	366.392	631.196
	10	Salta	Salta	11.716	16.672	28.436	67.403	117.400	176.216	260.744

Fuente: Base de datos del Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo IIED-América Latina.

Cuadro n.º 18. Tasas de crecimiento intercensal de las 10 aglomeraciones más grandes de la Argentina en 1980. Periodo 1869-1980

Región		Aglomeración	Provincia	1869/95	1895/1914	1914/1947	1947/60	1960/70	1970/80
Pampeana	1	A. M. de Buenos Aires	Buenos Aires	4,77	5,19	2,49	2,83	2,20	1,64
	2	Gran Córdoba	Córdoba	2,53	4,55	3,17	3,12	2,15	3,00
	3	Gran Rosario	Santa Fe	6,09	4,90	2,00	1,81	0,91	2,58
	4	Gran La Plata	Buenos Aires	18,30	6,85	2,50	0,87	1,86	1,87
	5	Mar del Plata	Buenos Aires	–	9,20	4,41	4,81	3,64	3,21
	6	Santa Fe	Santa Fe	2,94	5,21	3,21	1,65	1,59	1,79
Cuyana	7	Gran Mendoza	Mendoza	3,41	5,05	2,21	2,83	0,24	4,24
	8	Gran San Juan	San Juan	1,36	2,84	4,70	2,94	–0,59	4,25
Noroeste	9	Gran San Miguel	Tucumán	5,34	3,28	2,04	2,34	–1,39	5,57
	10	Salta	Salta	1,37	2,85	2,65	4,36	4,14	4,00

Fuente: Base de datos del Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo IIED-América Latina.

Cuadro n.º 19. Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Personal ocupado en la industria manufacturera en 1960, 1970 y 1980

			1960			1970			1980		
Anillo	Ubic.	Jurisdicción	Pob. tot. partido	Pers. ocup. tot. ind.	% pers./pob. tot.	Pob. tot. partido	Pers. ocup. tot. ind.	% pers./pob. tot.	Pob. tot. partido	pers. ocup. tot. ind.	% pers./pob. tot.
		Total AMBA	6.875.577	713.933	9,88	8.543.672	842.976	9,52	10.065.298	689.487	7,10
		Capital Federal	2.966.634	350.085	11,80	2.972.453	336.912	11,33	2.922.829	230.799	7,90
		Total 25 partidos	3.908.943	363.848	7,96	5.571.219	506.064	7,71	7.142.469	458.688	6,30
1.º	N	San Fernando	92.302	5.415	5,87	119.565	8.988	7,52	133.624	8.322	6,23
		San Isidro	188.065	21.051	11,19	250.008	29.598	11,84	289.170	20.419	7,06
		Vicente López	247.656	32.580	13,16	285.178	46.358	16,26	291.072	38.443	13,21
		Gral. San Martín	278.751	41.236	14,79	360.573	61.650	17,10	385.625	54.867	14,23
	O	Tres de Febrero	263.391	20.173	7,66	313.460	32.259	10,29	345.424	32.687	9,46
		Morón	341.920	25.136	7,35	485.983	28.089	5,78	598.420	26.066	4,36
		La Matanza	401.738	36.073	8,98	659.193	64.615	9,80	949.566	58.847	6,20
	S	Lanús	375.428	40.303	10,74	449.824	45.308	10,07	466.980	37.303	7,99
		Lomas de Zamora	272.116	17.061	6,27	410.806	20.355	4,95	510.130	18.572	3,64
		Avellaneda	326.531	49.838	15,26	337.538	45.694	13,54	334.145	33.386	9,99
		Quilmes	317.783	23.949	7,54	355.265	28.786	8,10	446.587	25.465	5,70
		Subtot. 1.ª corona	3.105.681	312.815	9,89	4.027.393	411.700	10,48	4.750.743	354.377	8,01

Anillo	Ubic.	Jurisdicción	1960 Pob. tot. partido	1960 Pers. ocup. tot. ind.	1960 % pers./pob. tot.	1970 Pob. tot. partido	1970 Pers. ocup. tot. ind.	1970 % pers./pob. tot.	1980 Pob. tot. partido	1980 pers. ocup. tot. ind.	1980 % pers./pob. tot.
2.°	N	Tigre	91.725	10.626	11,58	152.335	22.935	15,06	206.349	23.382	11,33
		Gral. Sarmiento	167.160	5.727	3,43	315.457	9.069	2,87	502.926	9.386	1,87
	O	Moreno	59.338	2.551	4,30	114.041	4.067	3,57	194.440	4.773	2,45
		Merlo	100.146	5.829	5,82	188.868	5.095	2,70	292.587	6.766	2,31
	S	Esteban Echeverría	69.730	6.956	9,98	111.150	10.553	9,49	188.923	8.920	4,72
		Alte. Brown	136.924	3.001	2,19	245.017	5.490	2,24	331.919	5.514	1,66
		Florencio Varela	41.707	4.559	10,93	98.446	5.775	5,87	173.452	7.188	4,14
		Berazategui	–	11.784	–	125.340	19.344	15,43	201.862	18.585	9,21
		Subtot. 2.ª corona	666.730	51.033	6,03	1.350.654	82.328	7,15	2.092.458	84.514	4,71
3.°	N	Escobar	28.386	–	–	46.150	3.600	7,80	81.385	6.028	7,41
		Pilar	30.836	–	–	47.739	4.656	9,75	84.429	7.343	8,70
	O	Gral. Rodríguez	19.013	–	–	23.596	1.354	5,74	32.035	2.858	8,92
		Marcos Paz	12.604	–	–	15.070	397	2,63	20.225	724	3,58
	S	Cañuelas	20.055	–	–	21.430	891	4,16	25.391	1.546	6,09
		San Vicente	25.638	–	–	39.187	1.138	2,90	55.803	1.298	2,33
		Subtot. 3.ª corona	136.532	–	–	193.172	12.036	5,50	299.268	19.797	6,17

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de los censos nacionales de población y vivienda de 1960, 1970 y 1980; censos económicos de 1963, 1974 y 1985.

Cuadro n.º 20. Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) por anillos y ubicación 1980

Anillo	Ubic.	Jurisdicción	Pobl. con NBI	
			Total	%
		Total AMBA	1.867.434	25,8
		Capital federal	231.872	8,3
1.º	N	San Fernando	35.054	27,8
		San Isidro	44.042	15,1
		Vicente López	23.790	8,3
		Gral. San Martín	79.288	20,8
	O	Tres de Febrero	53.633	15,6
		Morón	101.307	17,1
		La Matanza	279.424	29,7
	S	Lanús	101.686	21,9
		Lomas de Zamora	142.040	28,1
		Avellaneda	55.629	16,8
		Quilmes	128.708	28,8
2.º	N	Tigre	64.952	33,0
		Gral. Sarmiento	180.465	36,3
	O	Moreno	77.280	41,5
		Merlo	106.992	36,7
	S	Esteban Echeverría	63.531	35,1
		Alte. Brown	102.686	31,9
		Florencio Varela	72.103	44,5
		Berazategui	61.649	31,5
3.º	N	Escobar	27.710	38,8
		Pilar	29.384	41,4
	O	Gral. Rodríguez	8.255	29,7
		Marcos Paz	5.454	36,2
	S	Cañuelas	3.034	29,7
		San Vicente	19.338	37,0

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos de *La pobreza en la Argentina*, INDEC, Buenos Aires, 1984.



ILUSTRACIONES



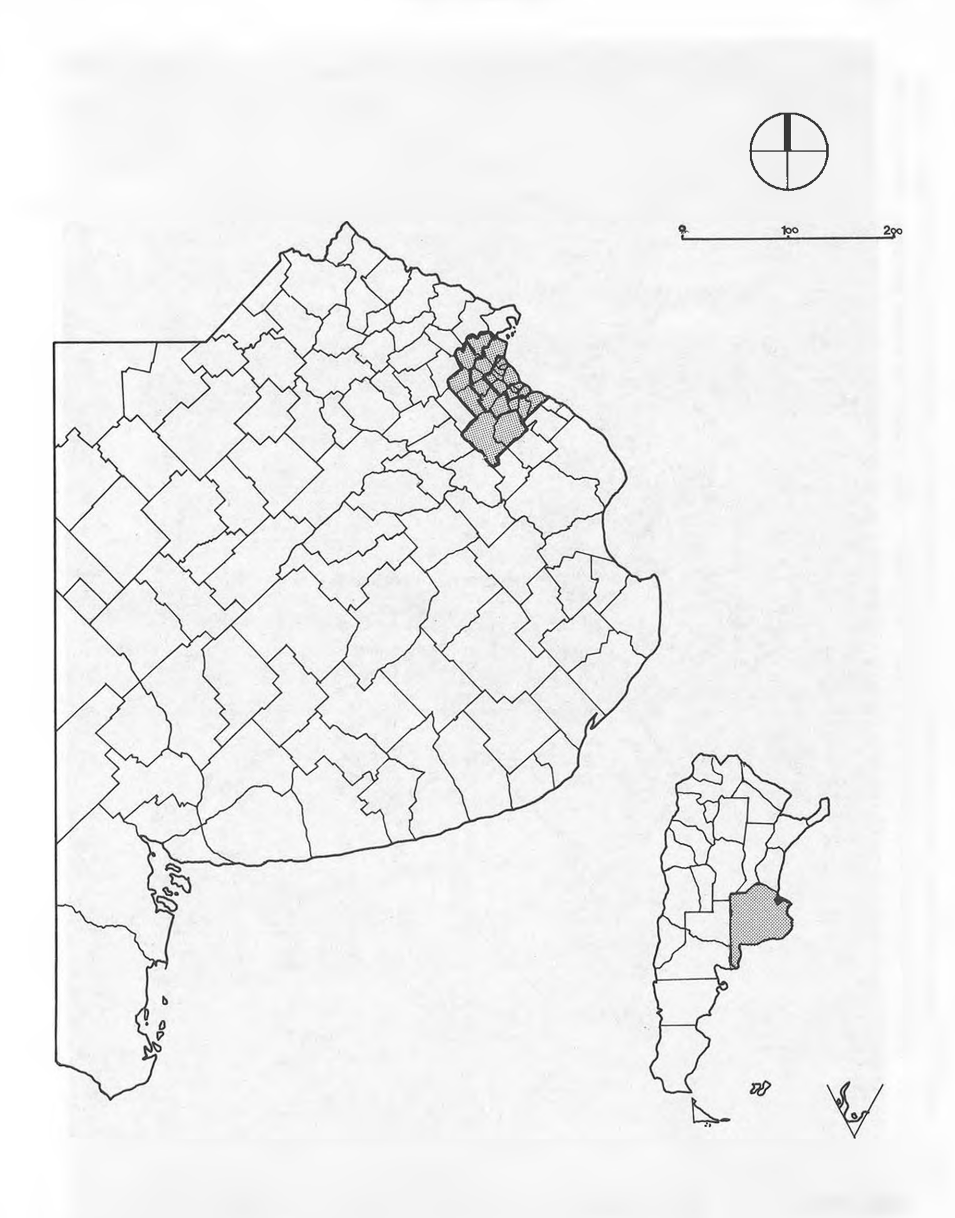


Figura n.º 1. Ubicación del área metropolitana de Buenos Aires en la provincia de Buenos Aires y en el país.

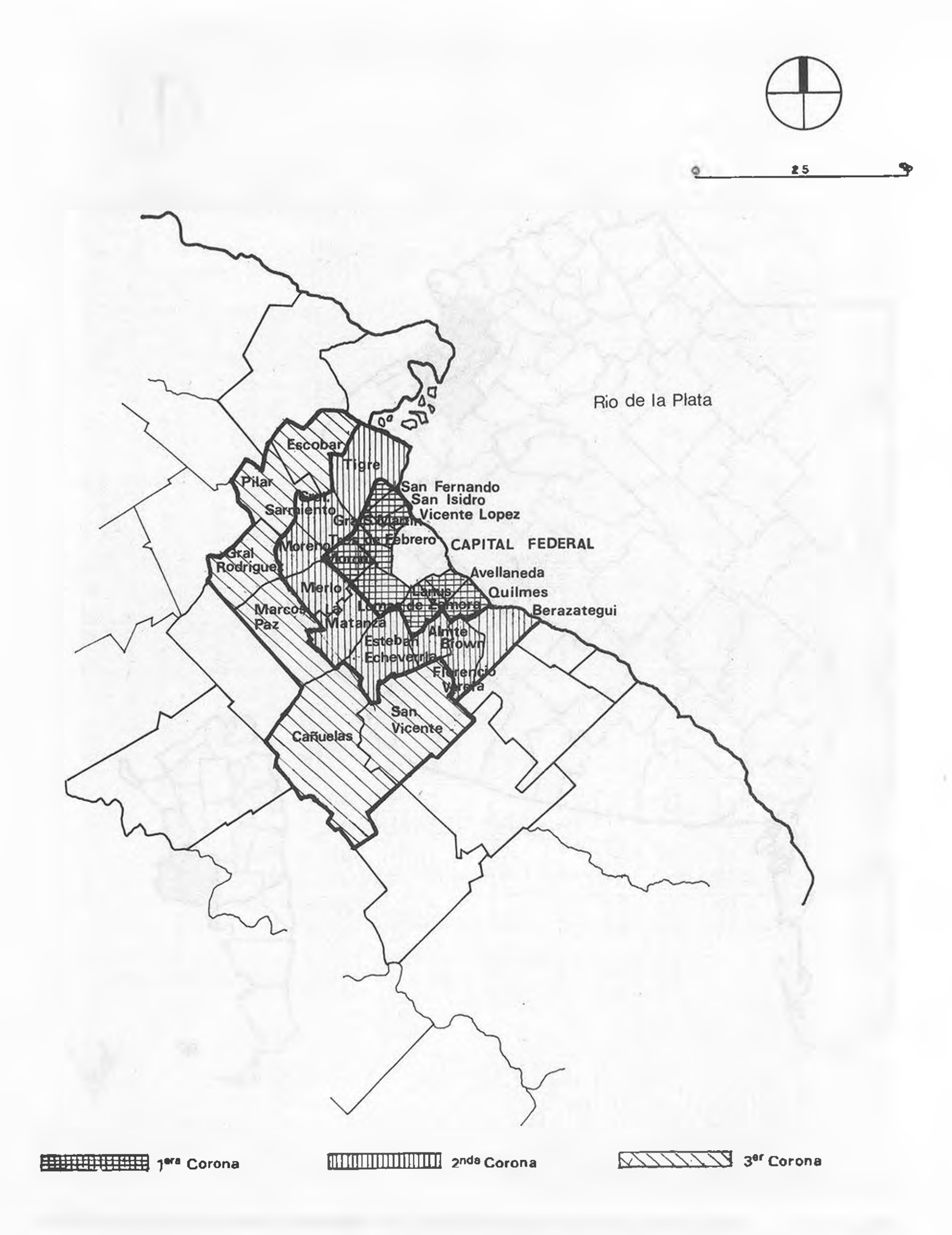


Figura n.° 2. El área metropolitana de Buenos Aires en la actualidad.

Figura n.º 3. Plano fundacional de Buenos Aires, Juan de Garay, 1583. Copia de autor anónimo del siglo XVIII. *Fuente*: Horacio Difrieri (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

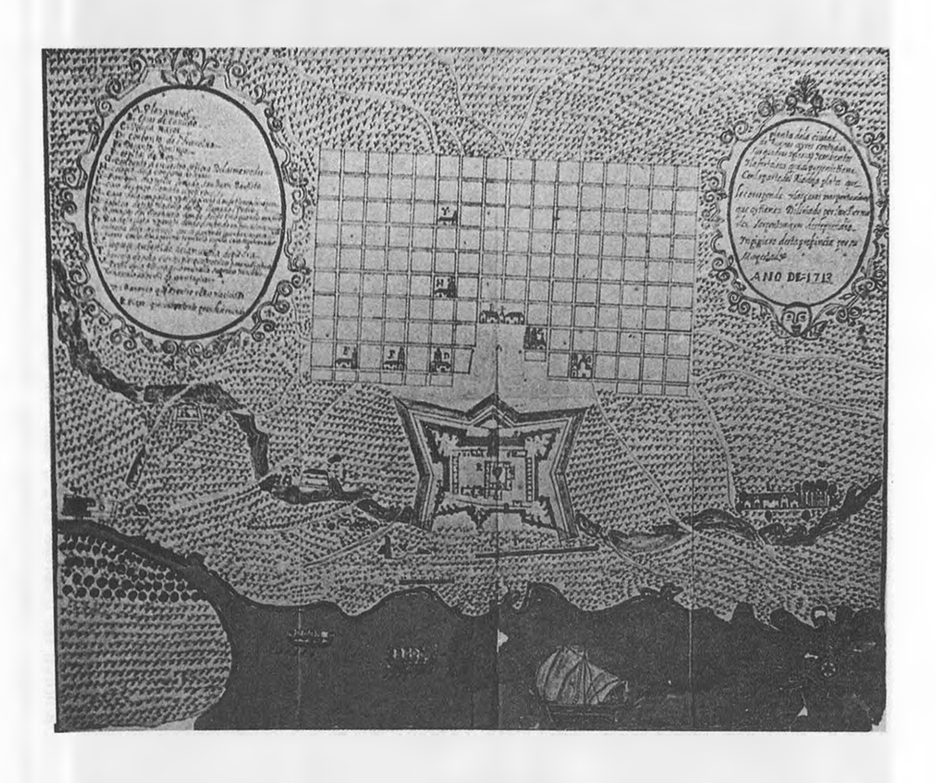


Figura n.º 4. Plano de la ciudad de Buenos Aires, Joseph Bermúdez, 1713. *Fuente*: Horacio Difrieri (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

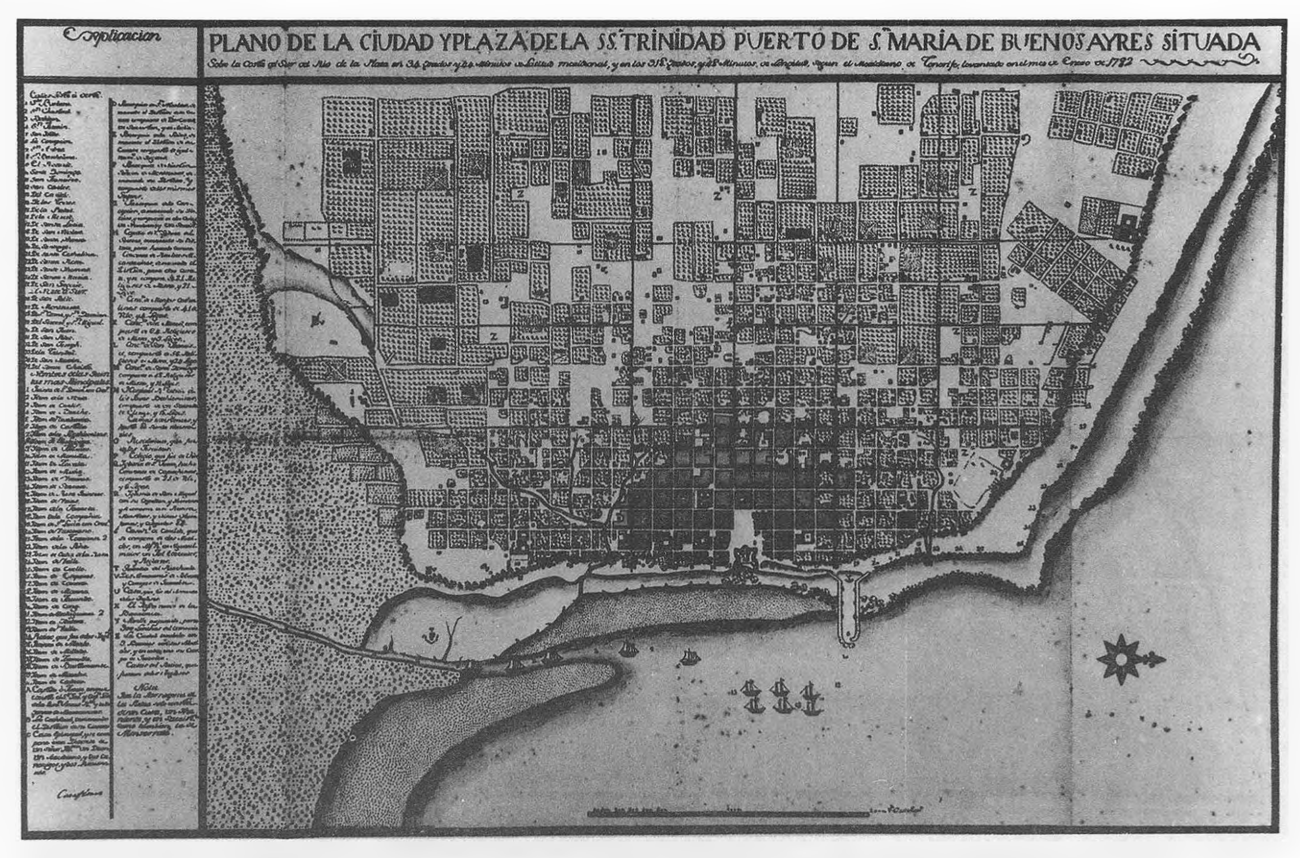


Figura n.º 5. Plano de la ciudad de Buenos Aires, autor anónimo, 1782.
Fuente: Horacio Difrieri (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.



Figura n.º 6. «Buenos Aires desde el río», aguada de Fernando Brambila, 1794.
Fuente: Horacio Difrieri (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

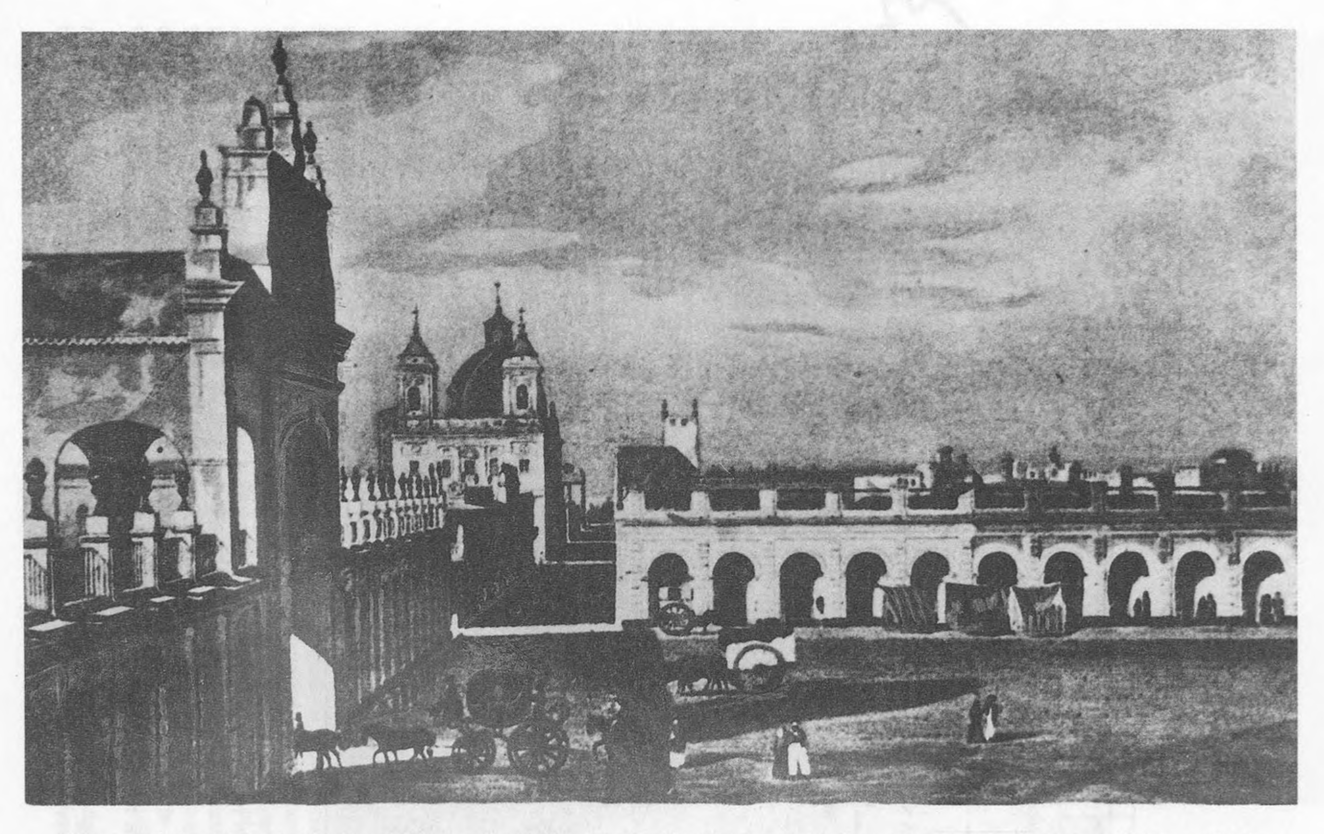


Figura n.º 7. Vista de la plaza Victoria, desde la actual calle Reconquista, acuarela de Emeric Essex Vidal, c. 1825.
Fuente: Horacio Difrieri (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

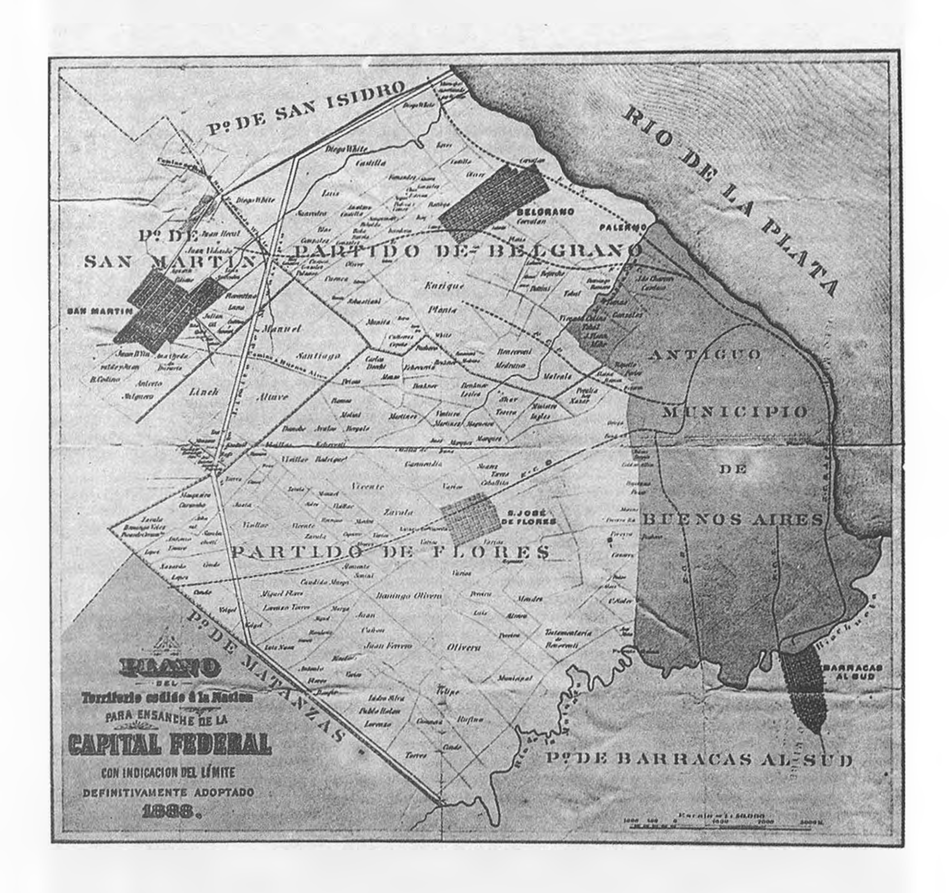


Figura n.º 8. Plano del Ensanche de la capital federal. Departamento de Ingenieros de la Nación (1888).
Fuente: Horacio Difrieri (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

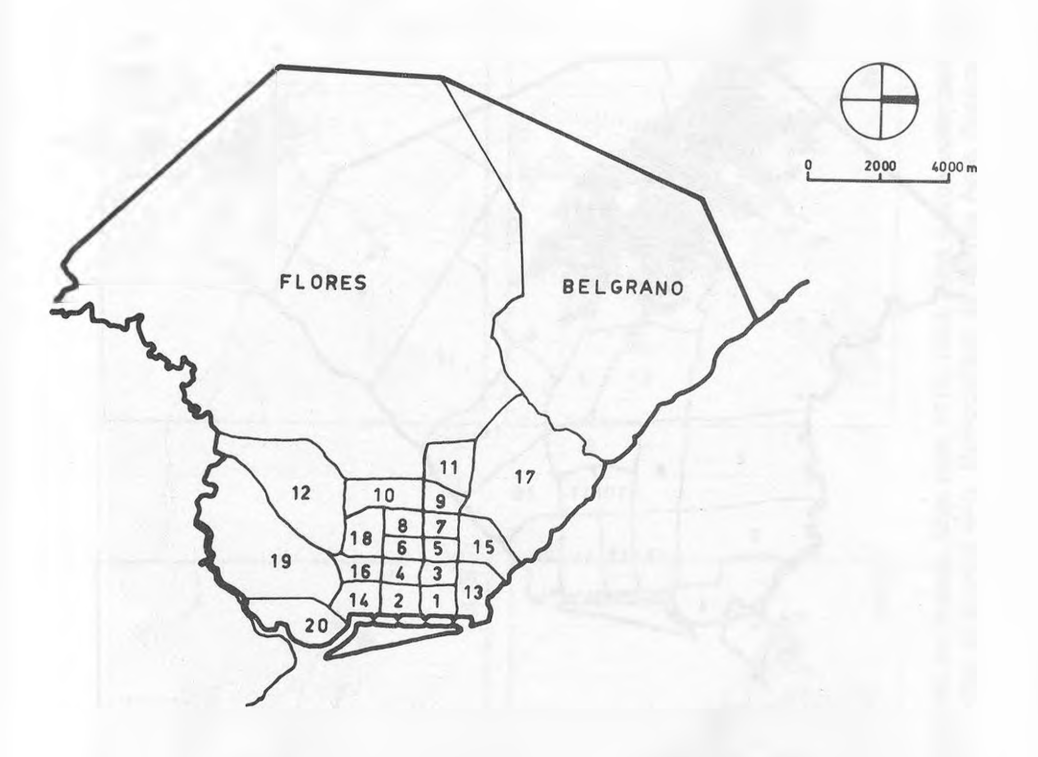


Figura n.° 9. Secciones censales de la Capital Federal en 1887.
Referencias: En el censo de 1887 no aparece otra denominación de las secciones que la numérica. A modo indicativo hemos colocado la siguiente denominación aproximada, de acuerdo con los barrios y secciones que mantienen los censos, desde 1904 hasta 1960: 1.–Catedral norte (San Nicolás); 2.–Catedral sur (San Nicolás); 3.–Parte central de San Nicolás; 4.–Parte central de Montserrat; 5.–Piedad (San Nicolás); 6.–Parte oeste de Montserrat; 7.–Parte de Balvanera; 8.–Parte de Balvanera sur; 9.–Parte de Balvanera oeste; 10.–Balvanera, parte norte; 11.–Parte de San Carlos norte; 12.–Parte de San Cristóbal sur; 13.–Socorro; 14.–Parte este de Concepción; 15.–Pilar; 16.–Parte oeste de Concepción; 17.–Palermo; 18.–Parte de San Cristóbal norte; 19.–Barracas; 20.–Boca.
Fuente: Horacio Torres, «Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires», *Desarrollo Económico*, n.° 58, vol. 15, Buenos Aires, julio/septiembre 1975.

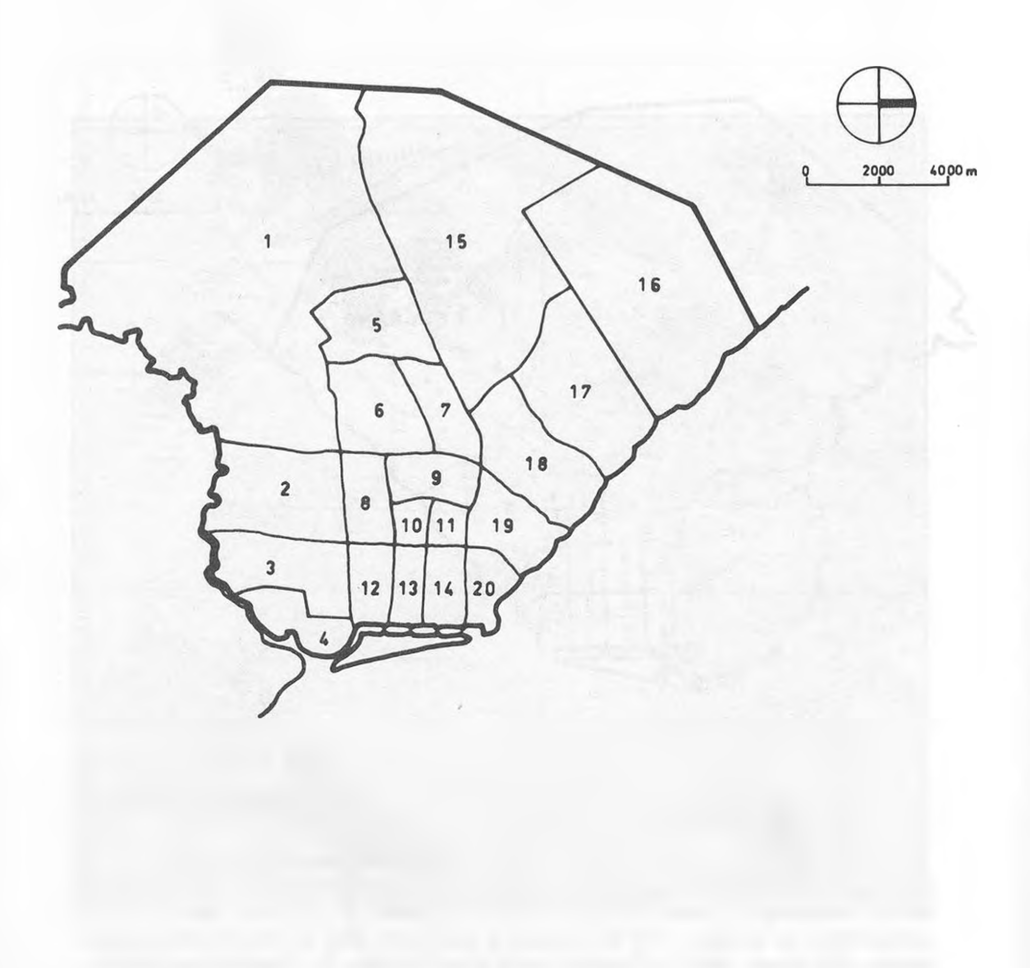


Figura n.° 10. Secciones censales de la Capital Federal en 1904.
Referencias: 1.–Vélez Sarsfield; 2.–San Cristóbal sur; 3.–Santa Lucía; 4.–San Juan Evangelista; 5.–Flores; 6.–San Carlos sur; 7.–San Carlos norte; 8.–San Cristóbal; 9.–Balvanera oeste; 10.–Balvanera sur; 11.–Balvanera norte; 12.–Concepción; 13.–Montserrat; 14.–San Nicolás; 15.–San Bernardo; 16.–Belgrano; 17.–Palermo; 18.–Las Heras; 19.–Pilar; 20.–Socorro.
Fuente: Horacio Torres, «Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires», *Desarrollo Económico*, n.° 58, vol. 15, Buenos Aires, julio/septiembre 1975.

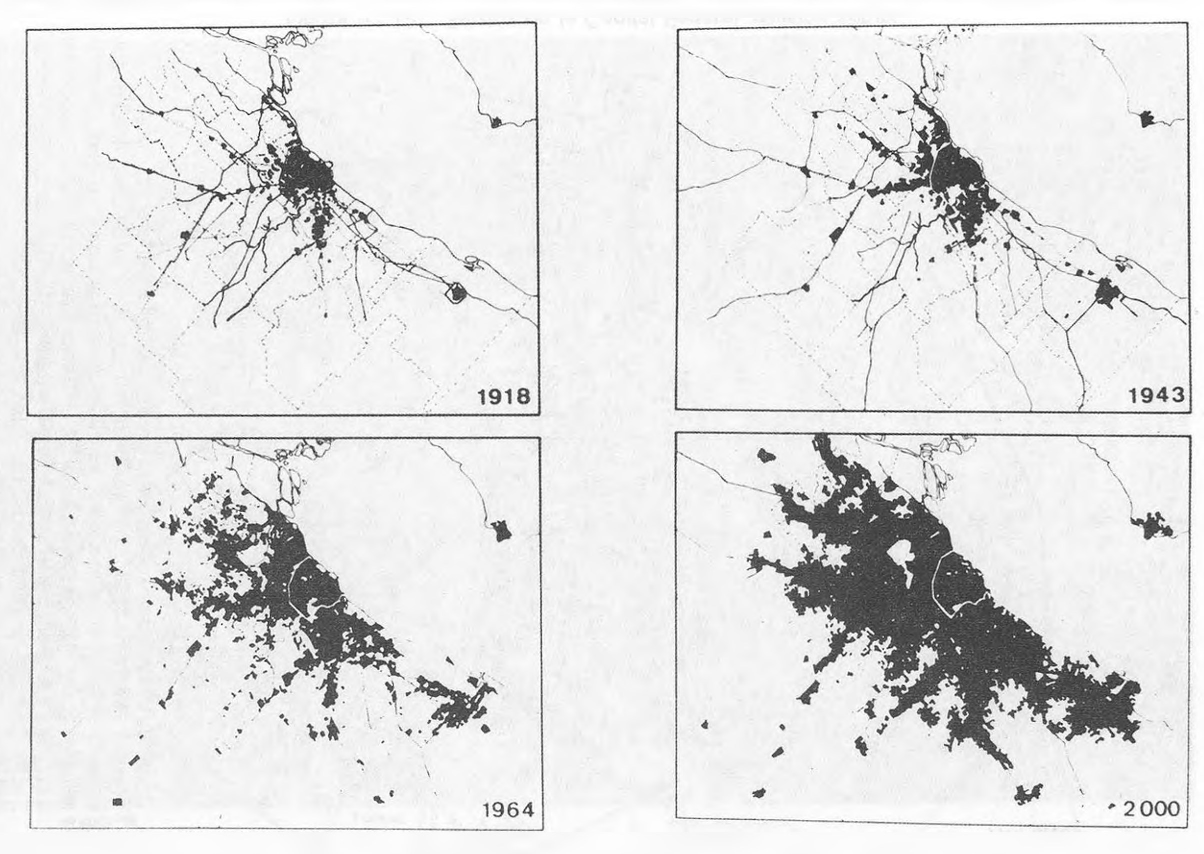


Figura n.º 11. Proceso de crecimiento de Buenos Aires años 1918, 1943, 1964 y proyección para el año 2000. *Fuente*: Horacio Difrieri (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

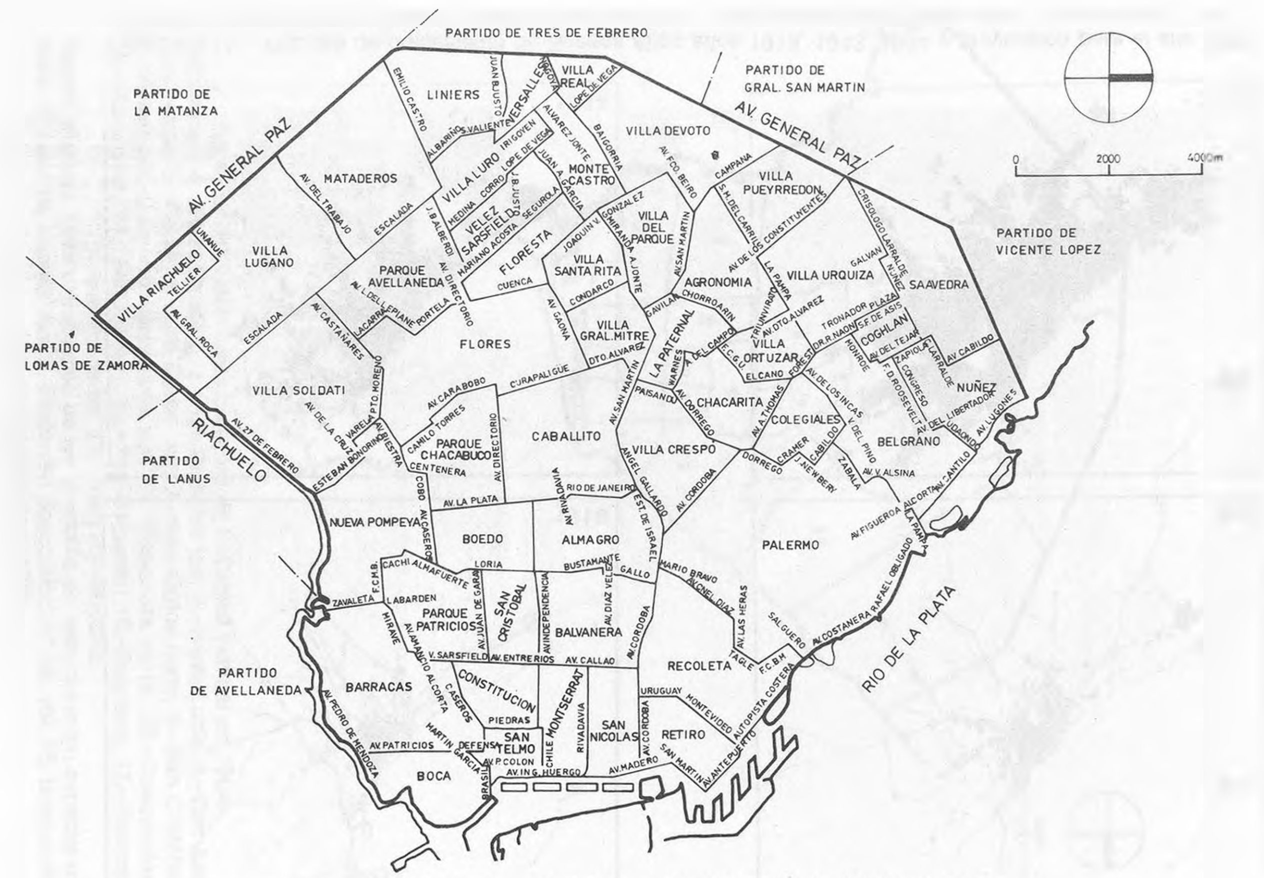


Figura n.º 12. Barrios de la Capital Federal, división actual.

Fuente: Instituto Geográfico Militar, *Atlas de la República Argentina*, Talleres Gráficos del Instituto Geográfico Militar, Buenos Aires, 1987.



Figura n.° 13. Capital Federal. Vista de la avenida 9 de Julio. Fotografía: Luis De César.



Figura n.° 14. Capital federal. Vista parcial del puerto Nuevo, en primer plano el edificio Kavanagh.
Fotografía: Luis De Césare.

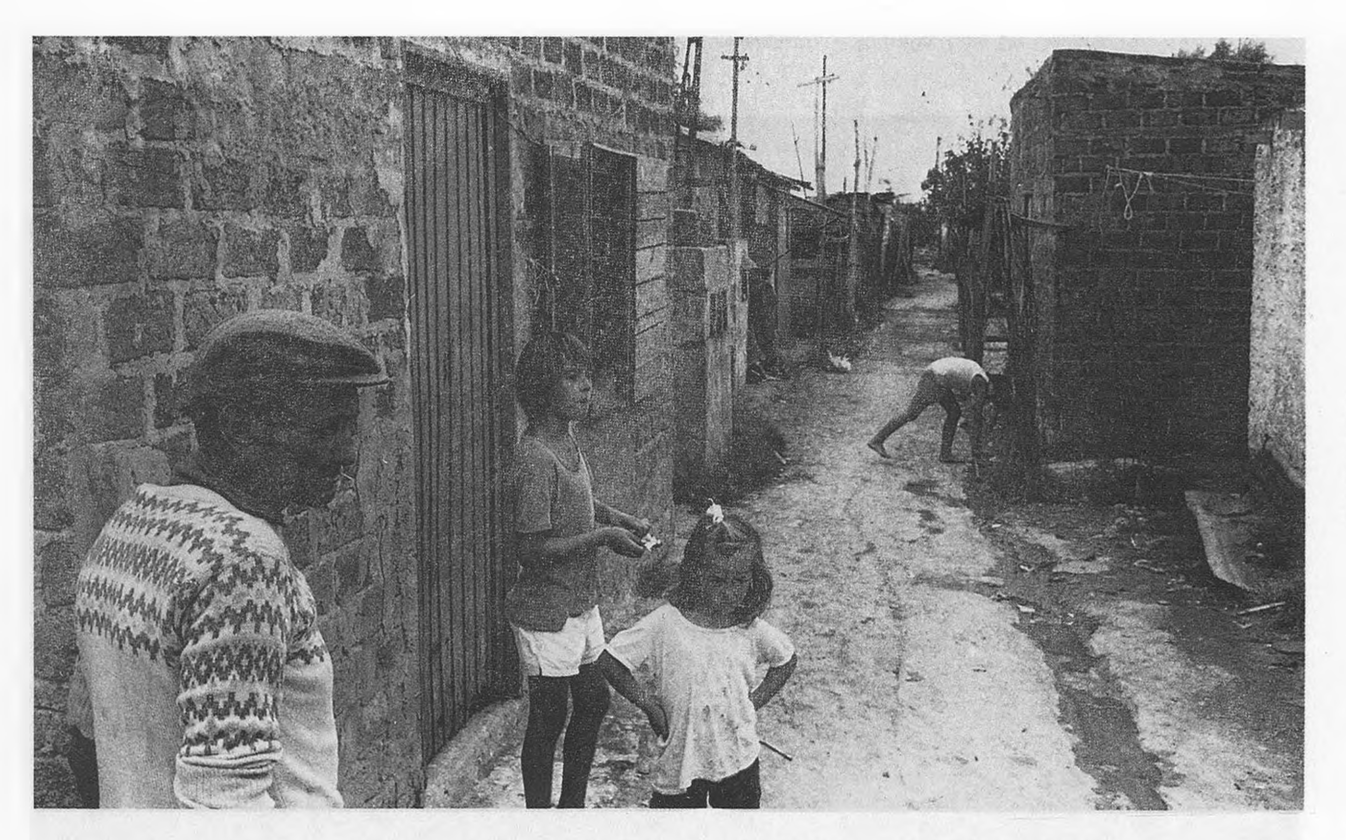


Figura n.° 15. Una villa miseria en el norte del área metropolitana. Fotografía: Isabel Hardoy.



Figura n.º 16. Vista de una calle del barrio de Belgrano. Fotografía: Luis De Césare.

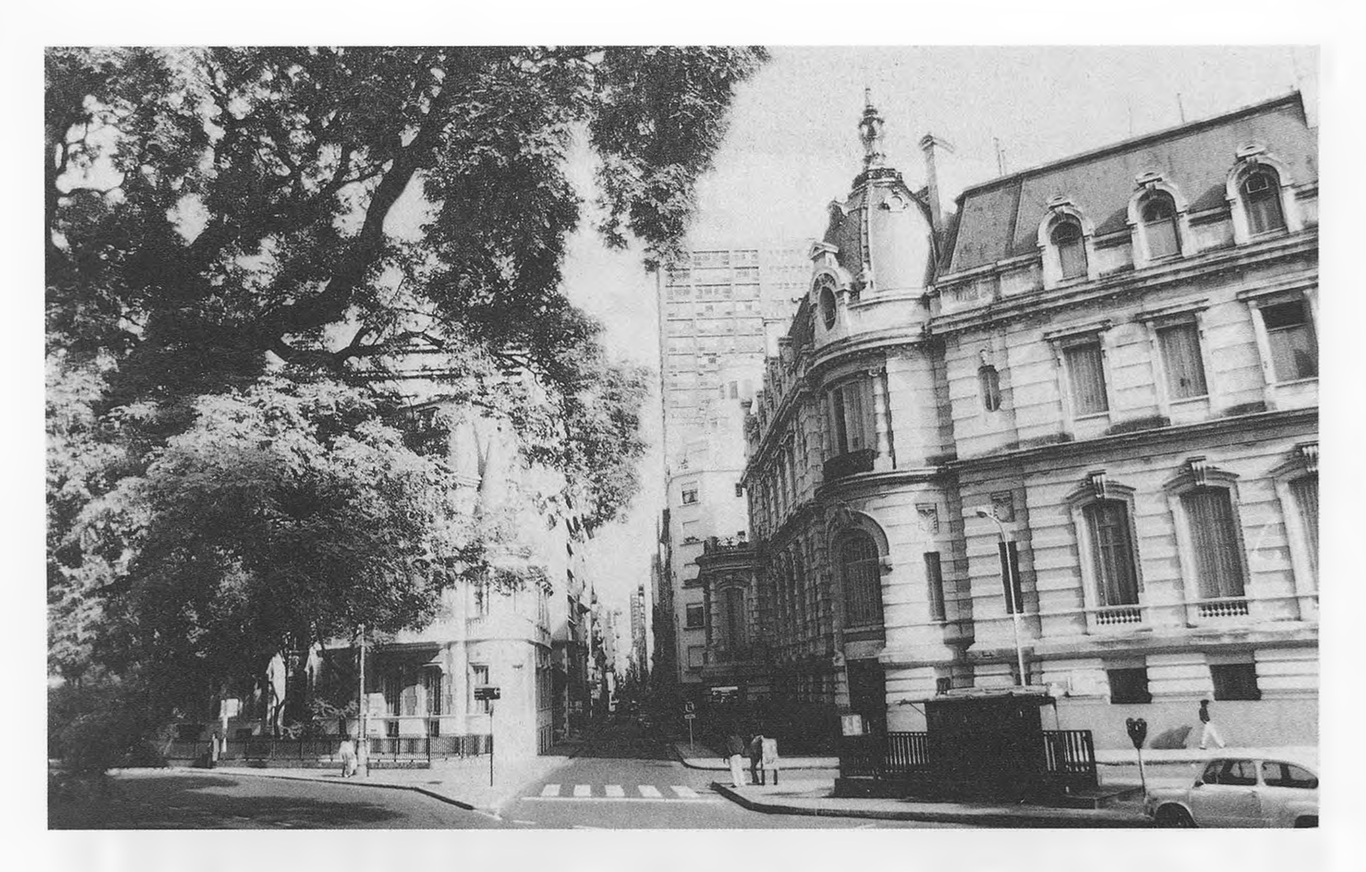


Figura n.º 17. Capital federal. Vista de una calle del barrio de Retiro. Fotografía: Luis De César.

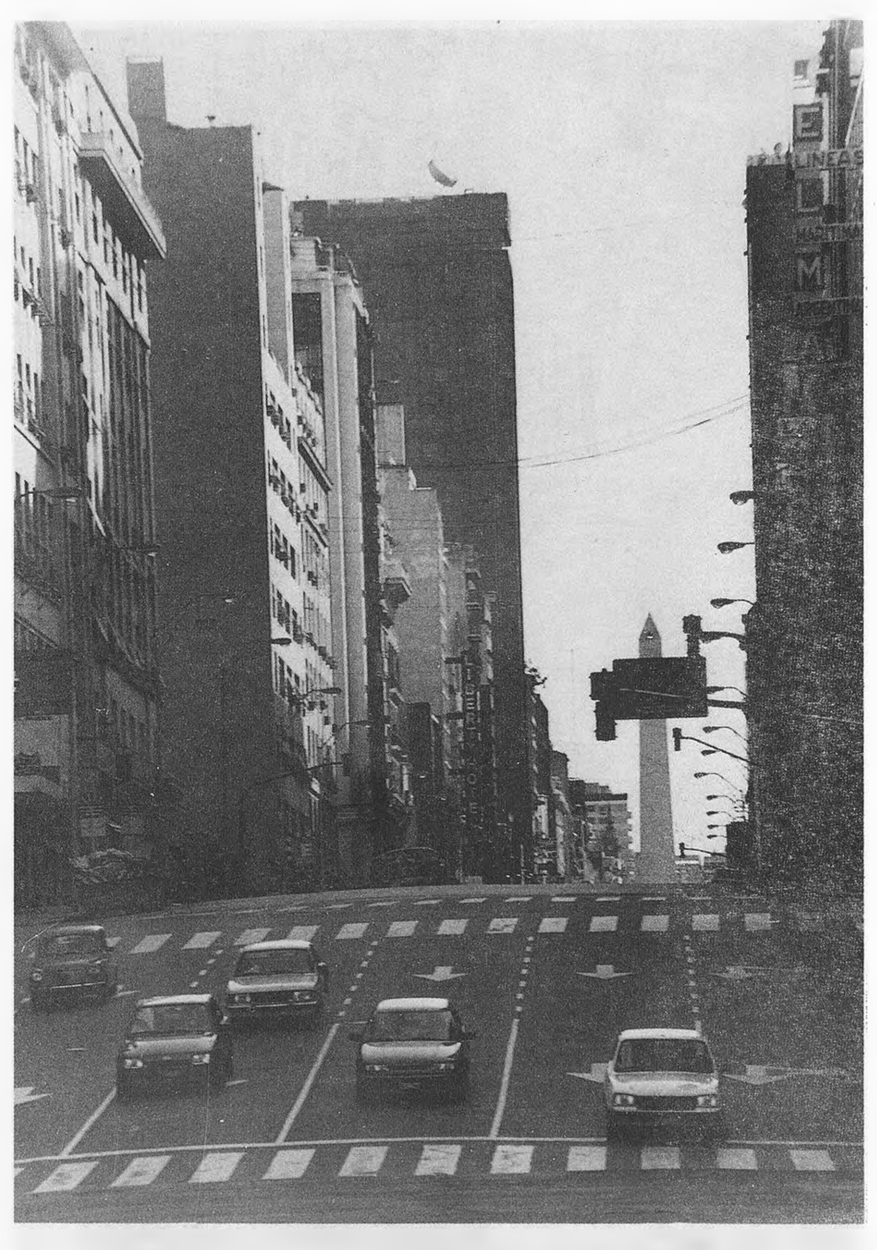


Figura n.° 18. Capital federal. La avenida Corrientes vista desde la barranca de la avenida Leandro N. Alem. Fotografía: Luis De César.

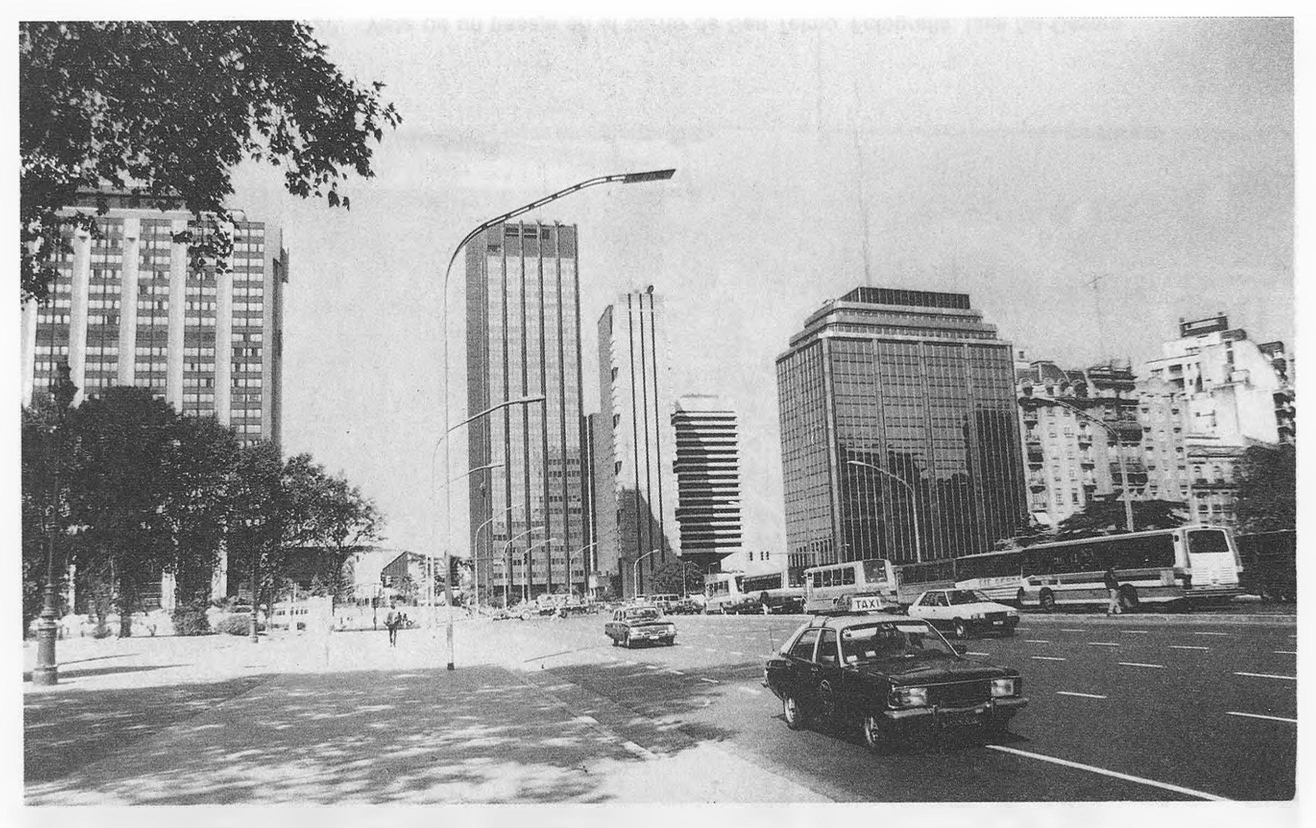


Figura n.° 19. Capital Federal. Vista de las torres de Catalinas norte, en el barrio de Retiro.
Fotografía: Luis De César.



Figura n.º 20. Vista de un pasaje en el barrio de San Telmo. Fotografía: Luis De Césare.

APÉNDICES



CRONOLOGÍA

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
1536-1600	Las dos fundaciones de Buenos Aires	1536 El 2 o el 3 de febrero, Pedro de Mendoza funda el pueblo y puerto de Santa María del Buen Ayre		
		1541 El caserío es despoblado		
		1580 Juan de Garay funda nuevamente la ciudad, aproximadamente a una legua de la fundación de Pedro de Mendoza		1580 Juan de Garay y sus sucesores establecen algunos nombres de parajes de la campaña, como La Matanza y Las Conchas
1600-1810	La ciudad colonial, siglos XVII y XVIII	1608 Se mide la ciudad y se establecen sus límites		
		1617 Buenos Aires, sede de la gobernación		
		1620 Se crea el obispado de Buenos Aires		

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1658 Acarette calcula la población de la ciudad en cerca de 3.360 habitantes		
		1661 Se establece la Real Audiencia de Buenos Aires		
				1666 Establecimiento de la reducción de los indios quilmes
		1713 Segundo plano de Joseph Bermúdez donde figuran 1.444 manzanas del municipio y los alrededores de la ciudad		
		1769 Buenos Aires es dividida en cinco parroquias: Catedral, San Nicolás, Montserrat, Concepción y Piedad		

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1776 Se crea el virreinato del Río de la Plata con capital en Buenos Aires		
		1782 Ley de intendencias. La intendencia de Buenos Aires comprendió las actuales provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Corrientes, Entre Ríos, y, nominalmente, toda la Patagonia		
				1784 Alcaldías de Hermandad de San Isidro, Las Conchas (Tigre), Buen Viaje (Morón), La Matanza, Magdalena, San Vicente y Quilmes

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
1810-1880	La ciudad Republicana	1810 Revolución de Mayo. Primera Junta de Gobierno. Viven en la ciudad 42.540 personas		1810 Primeros saladeros en Barracas al sur
			1821 Se crea el partido de San José de Flores	1821 Se crea el partido de San Fernando
				1822 Se crea el partido de Cañuelas
		1826 Capitalización del municipio de Buenos Aires, abarcando un amplio territorio		
		1827 El plan de Rivadavia comprende una avenida de circunvalación (Callao-Entre Ríos) y siete avenidas de conexión con la campaña, hacia los pueblos de San José de Flores, Barracas y San Isidro		

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1850 Plano de Adolfo Sourdeaux que incluye los accesos a la ciudad	1850 El plano de Sordeaux incluye a los pueblos de San José de Flores, Barracas y Belgrano	
		1852 Cae el segundo gobierno de Rosas. Secesión del Estado de Buenos Aires		1852 Se crea el partido de Barracas al sur (Avellaneda)
		1853 Sanción de la Constitución Nacional		
			1855 Se crea el partido de Belgrano	
		1857 El primer ferrocarril del país parte de la actual plaza Lavalle y llega al barrio de Floresta, recorriendo 10 kilómetros. Primer plan de pavimentación		

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
				1861 Se crea el partido de Lomas de Zamora
		1864 Se crea la Compañía de Telégrafos del Río de la Plata que comunica a la ciudad con Europa		1864 Ley de división de partidos en el interior del Río Salado. Se crean los partidos de Moreno, Merlo y San Martín
		1869 Primer censo nacional: Buenos Aires tiene 177.787 habitantes. Se inauguran las primeras obras para provisión de agua		
				1873 Se crea el partido de Almirante Brown

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1874 Se inicia la construcción de la red de cloacas y agua corriente diseñada por Bateman		
		1875 Primer ascensor de la ciudad	1875 Se inaugura el actual cementerio de la Chacarita	
				1878 Se crean los partidos de Gral. Rodríguez y Marcos Paz
1880-1895	Buenos Aires Capital nacional Intendencia de Torcuato de Alvear	1880 El 12 de octubre se federaliza la ciudad de Buenos Aires convirtiéndose en capital nacional de la República Argentina		
		1881 Primeros teléfonos		
		1884 Se demuele la Recova Vieja		

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1887 La ciudad ocupa unas 19.000 Ha., se incorporan al territorio de la capital los partidos de San José de Flores y Belgranos y una pequeña parte del partido de San Martín. Se construye el depósito de agua potable en av. Córdoba		
		1889 Comienzan los trabajos de apertura de la avenida de Mayo. Se inaugura una parte de puerto Madero	1889 Juan Buschiazzo diseña el trazado de Villa Devoto	Se crea el partido de Gral. Sarmiento. Se inaugura el mercado Central de Frutos en Avellaneda
			1890 Se habilita el Jardín Zoológico Municipal	
		1891 Se crea la empresa de Obras Sanitarias de la Nación		1891 Se crea el partido de Florencio Varela

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1892 Las calles de la ciudad están iluminadas, en su mayoría, por faroles a queroseno. Circula el primer automóvil		
		1894 Se inaugura la avenida de Mayo	1894 Se inaugura el mercado de Buenos Aires (mercado Spinetto)	
1895-1920	Buenos Aires en el Centenario de la Revolución de Mayo	1895 El 52 % de la población de la ciudad es de origen extranjero		
		1897 Se electrifican los tranvías. Comienza a instalarse el alumbrado eléctrico en las calles		
	1910: las transformaciones físicas de la ciudad		1898 Se inaugura el Jardín Botánico Municipal	

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
			1899 Se demuele el Caserón de Rosas	
		1900 Se demuele la torre del edificio del cabildo y las tres arcadas del lado norte	1900 Se inician los trabajos de rectificación del Riachuelo	
		1903 Se inaugura el paseo de Julio (actual av. Leandro N. Alem). Circulan los primeros taxis		
				1905 Se crea el partido de Vicente López
		1908 Se inaugura el teatro Colón		
		1909 Bouvard presenta su plan para la ciudad de Buenos Aires		

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1910 La capital festeja el Centenario de Revolución de Mayo con cinco exposiciones entre nacionales e internacionales. Se crea el parque del Centenario		
		1911 Comienzan las obras de puerto Nuevo		
		1913 Comienzan los trabajos de apertura de la Diagonal Norte	1913 Se inaugura la planta potabilizadora de agua en Palermo	1913 Se crea el partido de Esteban Echeverría
		1914 Tercer censo nacional: en la ciudad hay 1.575.814 personas. Primer subterráneo: plaza de Mayo-barrio de Caballito		

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1915 Se inauguran la estación del Ferrocarril Central Argentino y el primer rascacielos de Buenos Aires: el edificio de la Galería Güemes, de 14 pisos	1915 Se inaugura el depósito de agua en el barrio de Caballito	
			1917 Se inaugura el depósito de agua en Villa Devoto	
1920-1955	Las décadas de expansión y consolidación del área metropolitana.	1923 Se inaugura el primer tramo de la avenida Costanera Sur		1923 Se electrifican los tramos suburbanos del Ferrocarril Oeste
	Las transformaciones físicas del área metropolitana	1925 Plan para Buenos Aires de la Comisión de Estética Edilicia	1925 Comienza la urbanización de los barrios de Parque Chas y Palermo Chico	

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1927 Las calles de la ciudad cuentan con iluminación eléctrica		
		1928 Aparecen los primeros colectivos	1928 Entubamiento del arroyo Maldonado y otros	
		1931 Se inaugura la Diagonal Norte y comienzan las obras de la Diagonal Sur		
		1932 Surge la primera villa miseria		
				1935 Se completan las obras de puente Avellaneda
		1936 Se ensancha la av. Corrientes y se inaugura el primer tramo de la av. 9 de Julio y el Obelisco	1936 Se inicia la construcción de la av. circunvalación General Paz	

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
				1939 Se inician las obras del camino de Cintura
			1941 Depósitos de agua potable en los barrios de Constitución, Colegiales y Vélez Sarsfield	
		1944 Primer Código de Edificación de la ciudad de Buenos Aires		1944 Se crea el partido de Lanús
		1947 Cuarto censo nacional: Buenos Aires cuenta con cerca de tres millones de habitantes cifra que, aproximadamente, mantiene hasta la actualidad.	1947 Se inaugura el aeroparque metropolitano, y el barrio Presidente Perón, en Saavedra	1947 La población de los 25 partidos del área metropolitana supera 1.800.000 habitantes
		1948 Se sanciona la ley de propiedad horizontal		1948 Se inaugura el aeropuerto internacional de Ezeiza y se proyecta «Ciudad Evita»

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
			1952 Se inaugura el barrio Los Perales y el autódromo municipal	
		1954 Es incendiada la catedral	1954 Se construye el parque Almirante Brown	
1955-1991	Buenos Aires contemporánea		1956 Plan de erradicación de villas de emergencia	
				1959 Se crea el partido de 3 de Febrero
		1960 Comienza la construcción de la Biblioteca Nacional		1960 Se crean los partidos de Escobar y Berazategui
		1962 Plan Regulador para la ciudad de Buenos Aires		
				1965 Se entuba el arroyo Maldonado en el tramo sobre el partido de La Matanza

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
			1968 Se inaugura una parte de la Ciudad Universitaria	1968 Se inician las obras de los accesos norte y sudeste a la capital
			1969 Comienzan las obras de la ciudad satélite de Lugano	
		1971 Peatonalización de la calle Florida		
		1974 Se inicia la urbanización de la zona de Catalinas Norte	1974 Se inicia la construcción del Hospital Nacional de Pediatría	
		1977 Entra en vigencia el Código de Planeamiento Urbano. Se concluye la av. 9 de Julio		
			1978 Comienza la construcción de la primera autopista urbana. Se inauguran las obras y los estadios para el Mundial de Fútbol	1979 Se inicia la construcción del Cinturón Ecológico y del camino del Buen Aire

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1980 Se completan las obras de las autopistas urbanas 25 de Mayo y perito Francisco P. Moreno		
		1986 Se decide trasladar la Capital Federal a Viedma		
				1990 Se estima que en los partidos del primer y segundo anillo, 580.000 personas viven en villas de emergencia
		1991 Octavo censo nacional: la Capital Federal tiene 2.955.002 habitantes		1991 En los 25 partidos del área metropolitana los habitantes suman 8.368.563

Período	Capítulo	Centro	Barrios	Suburbios
		1992 Se aprueba una ordenanza para proteger el centro histórico de la ciudad. Se inaugura una parte de la Biblioteca Nacional		

BIOGRAFÍAS

Juan José de Vertiz y Salcedo. Gobernador de Buenos Aires, capitán general y luego virrey del Río de la Plata. Nació en Mérida de Yucatán (actual República de México) en 1719 y murió en España hacia el año 1799. Fue el funcionario más progresista designado por la Corona española al frente del virreinato. De su actuación como gobernador (1771-1777) se destaca la labor de consolidación de fronteras en la campaña de Buenos Aires, mediante la organización de una línea de fortines y la creación, en la ciudad de Buenos Aires, del teatro de la Ranchería, los comisariatos de barrio, el hospital de mujeres y la escuela de primeras letras. Designado virrey (1778-1784), sus medidas en beneficio de la ciudad y el resto del territorio fueron las más importantes del período colonial. En esos años se reinstaló la Real Audiencia y se implantaron las intendencias. De las instituciones creadas figuran, entre otras, la casa cuna, el hospital niños expósitos, la casa de huérfanos, el asilo de pobres mendigos y el colegio de San Carlos. Intervino activamente en los aspectos urbanos de la capital virreinal, organizando el alumbrado y la limpieza de algunas calles y creando la alameda y un paseo arbolado sobre la barranca del río. (Ver capítulo II).

Bernardino de la Trinidad González Rivadavia. Político y estadista argentino. Nació en Buenos Aires en 1780 y murió en Cádiz en 1845. Fue ministro de gobierno y de relaciones exteriores de la provincia de Buenos Aires entre 1821-1824 y ocupó el cargo de gobernador delegado en 1823. En esos años emprendió un plan de reformas en distintos ámbitos gubernamentales. Dentro del campo educativo se crearon la Universidad de Buenos Aires, la Escuela de Agricultura, el Colegio de Ciencias Morales y el Museo de Ciencias Naturales, entre otras instituciones. El 7 de febrero de 1826 fue elegido presidente de la República por el Congreso de las Provincias Unidas del Río de la Plata, cargo al que renunció el 27 de junio de 1827.

En este breve lapso fue sancionada la llamada Constitución Unitaria (1826) y se capitalizó y amplió el municipio de Buenos Aires, medidas que provocaron la reacción del interior del país originando violentas guerras civiles. Por iniciativa de Rivadavia fue elaborado, en 1827, el primer plan vial para Buenos Aires. (Ver capítulo III).

Domingo Faustino Sarmiento. Político, educador y estadista argentino (cuyo verdadero nombre era Valentín Faustino Quiroga Sarmiento). Nació en la ciudad de San Juan en 1811 y murió en Asunción (Paraguay) en 1888. Fue básicamente un autodidacta. Ingresó por decreto en la carrera militar con el grado de subteniente en 1828. En ese año se unió a la causa unitaria, motivo que lo obligó a exiliarse en dos oportunidades en Chile (durante el segundo gobierno de Rosas), nación donde desempeñó diversos trabajos y ocupó cargos públicos. De esos años es su obra más famosa: *Facundo. Civilización y Barbarie* (Santiago, 1845). De regreso al país participó en la batalla de Caseros, que significó el fin del gobierno rosista. En 1855 se instaló en Buenos Aires. Fue profesor de derecho constitucional de la Universidad de Buenos Aires, miembro del Consejo Municipal de la ciudad, jefe del Departamento de Escuelas, senador de la legislatura porteña durante dos períodos, gobernador de la provincia de San Juan y ministro plenipotenciario ante los gobiernos de Chile, Perú y los Estados Unidos. De este país regresó en 1868, para hacerse cargo de la presidencia de la República, hasta 1874. Durante su mandato se levantó el primer censo nacional (1869) y se crearon el Banco Nacional (antecesor del Banco de la Nación Argentina), el Departamento de Agricultura, el Colegio Militar y la Escuela Naval, entre otras instituciones. Su acción por la cultura y la educación fue profunda, creándose numerosos establecimientos en todo el país. El estado y el futuro de la ciudad de Buenos Aires constituyó el tema de numerosos artículos y ensayos publicados por Sarmiento, como por ejemplo *Argirópolis*, de 1850, donde proponía una nueva capital para una hipotética nación sudamericana. (Ver capítulo III).

Guillermo Colesbery Rawson. Médico higienista y político argentino. Nació en la ciudad de San Juan (Argentina) en 1821 y murió en París en 1890. Cursó estudios de medicina en la Universidad de Buenos Aires, donde se doctoró en 1844. Cinco años después fue elegido diputado nacional por su ciudad natal y en 1870 por la provincia de Buenos Aires. Durante la presidencia de Bartolomé Mitre fue nombrado ministro del interior (1863-1869). Prestó valiosos servicios a la ciudad durante las epidemias de cólera y fiebre amarilla que se sucedieron entre 1867 y 1870. En 1873 inauguró el Curso de Higiene de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires, cuyas conferencias fueron publicadas en París en 1876. En ese

mismo año publicó también *Estadística Vital de Buenos Aires*. Por su iniciativa se realizó el primer censo nacional de 1869. Fue el fundador de la Cruz Roja Argentina, creada en 1880. Particularmente significativo fue su *Estudio sobre las casas de inquilinatos de Buenos Aires*, publicado en 1884, que constituye un importante documento sobre la vida desarrollada en estas viviendas en Buenos Aires, a finales del siglo XIX. (Ver capítulo IV).

Torcuato de Alvear. Hacendado y político argentino. Nació en la ciudad de Montevideo (Uruguay) en 1822 y murió en Buenos Aires en 1890, ciudad donde su familia se estableció antes de que cumpliera el primer año de edad. Fue el primer intendente de Buenos Aires desde su federalización, en 1880, ejerciendo un segundo período entre 1885 y 1887. Durante su gestión tuvo lugar una importante modernización del aparato municipal que incluyó la creación del registro civil, la asistencia pública y las oficinas química y de estadística. Asimismo organizó y amplió la oficina de obras a través de la cual se realizaron numerosas intervenciones urbanas que transformaron el centro de la ciudad, entre las que se cuentan la apertura de la avenida de Mayo, la demolición de la Recova Vieja, la remodelación general de la plaza de Mayo y la diagramación de los jardines de Palermo y de la Recoleta. (Ver capítulo IV).

Eduardo Faustino Wilde. Político, médico higienista y escritor de nacionalidad argentina. Nació en Tupiza (Bolivia) en 1844 y murió en Bruselas en 1913. En 1870 obtuvo el doctorado en la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires, institución donde además fue profesor de anatomía en 1873. Al igual que Rawson, colaboró notablemente combatiendo la epidemia de fiebre amarilla, hasta contraer él mismo la enfermedad. Ejerció el periodismo y desempeñó diversos cargos públicos: diputado de la provincia de Buenos Aires (1874); diputado nacional (1875-1879); ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública (1882-1885), durante la presidencia de Julio A. Roca; y ministro del Interior (1886-1889), durante la presidencia de Miguel Juárez Celman, entre otros. En el transcurso de sus gestiones ministeriales se aprobaron las leyes de enseñanza laica y de matrimonio civil, se creó el Instituto Bacteriológico de la Asistencia Pública, el hospital Fernández y se aprobó la contrucción del nuevo teatro Colón. Su labor literaria fue abundante (las Obras Completas abarcan 19 volúmenes) y de carácter fragmentario, originada en su polifacética personalidad. Su agudeza para describir las costumbres de la ciudad de Buenos Aires produjo algunas páginas memorables en libros tales como *Prometeo y Cía* y en *Tiempo Perdido*, entre otros. (Ver capítulo IV).

Juan Antonio Buschiazzo. Arquitecto de origen italiano. Nació en Pontivrea (Piamonte) en 1846. Cuando tenía cuatro años su familia se estableció en

Buenos Aires, ciudad en la que murió en 1917. Fue el segundo arquitecto que obtuvo el título de la Escuela de Arquitectura de la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de la Universidad de Buenos Aires, en el año 1868. Por la cantidad de edificios construidos —muchos de notable diseño— es considerado el profesional de mayor producción de su época. En los primeros años de su carrera formó parte del estudio del arquitecto Nicolás Canale. Después del fallecimiento de éste se hizo cargo de la conclusión de las obras de la iglesia de La Piedad, en el centro de la ciudad y de la iglesia de la Inmaculada Concepción, en el entonces partido de Belgrano, donde también proyectó la Intendencia (actual museo Sarmiento). Otras obras significativas son el hospital italiano, la iglesia del Carmen (en el centro porteño) y el asilo de mendigos General Viamonte (remodelado en las décadas de 1970 y 1980, hoy es el centro cultural Recoleta). Fue uno de los más estrechos colaboradores del intendente Torcuato de Alvear. Durante su gestión realizó la remodelación de la actual plaza de Mayo, proyectó y dirigió las obras de la avenida de Mayo, de los mercados de San Telmo y Modelo (este último demolido) y de la ampliación y remodelación de los cementerios del norte (Recoleta) y del oeste (Chacarita), de los que también realizó sus pórticos de acceso. Se le atribuye la autoría del trazado del barrio de Villa Devoto. (Ver capítulo V).

Charles (Carlos) Thays. Ingeniero, urbanista y paisajista francés. Nació en París en 1849 y murió en Buenos Aires en 1934. Llegó a la Argentina en 1889, contratado para crear un parque en la ciudad de Córdoba. Cuando estaba a punto de regresar a su patria fue nombrado por el intendente Bollini director de paseos de la ciudad de Buenos Aires, cargo que ocupó durante 22 años. Realizó significativos estudios sobre la flora autóctona de la Argentina. Las obras y parquizaciones ejecutadas durante su gestión cambiaron gran parte de la imagen de la Capital Federal. Entre ellas se destacan la ampliación y remodelación del parque 3 de Febrero, en Palermo; las parquizaciones en la plaza de Mayo y en la plaza de los Dos Congresos; el parque de los Patricios, en terrenos de los Corrales del Sur y, especialmente, el diseño del Jardín Botánico, en 1892, abierto al público seis años más tarde y del que publicara un libro en 1910. Durante su gestión se calcula que en la ciudad de Buenos Aires se plantaron cerca de 2.150.000 árboles en calles, parques, paseos y plazas. También realizó importantes trabajos en varias ciudades del interior del país. (Ver capítulo VII)

Alejandro Christophersen. Arquitecto y artista plástico de nacionalidad noruega. Nació en Cádiz en 1866 y murió en Buenos Aires en 1946. Cursó estudios de arquitectura en Bélgica y de pintura en París. Llegó a Buenos Aires en 1887, ciudad donde desarrolló una importante obra arquitectó-

nica, tanto por su calidad como por su cantidad. Es considerado por la bibliografía especializada como la figura central de la arquitectura ecléctica en la Argentina. Fue socio fundador de la Sociedad Central de Arquitectos y profesor titular de la Escuela de Arquitectura de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires. Publicó numerosos artículos y ensayos sobre el tema. Entre sus principales obras se destacan el palacio construido para la familia Anchorena (hoy sede del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto), la basílica de Santa Rosa de Lima, la Bolsa de Comercio, el hospital de Niños y la iglesia de los Noruegos, hoy demolida. (Ver capítulo VII).

Joaquín Samuel de Anchorena. Hacendado y político argentino. Nació en la ciudad de Buenos Aires en 1874 y murió en la misma ciudad en 1961. Miembro de una de las familias más prominentes del país, obtuvo en 1886 el título de abogado por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. En 1908 fue elegido diputado nacional por la Capital Federal, función a la que renunció para hacerse cargo de la intendencia de la ciudad, entre 1910 y 1914. En su administración se ejecutaron importantes obras de remodelación e infraestructura, como el diseño de las Diagonales norte y sur, el ensanche de las avenidas Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Belgrano y Alvear (hoy del Libertador), la instalación de ferias francas en los barrios y la construcción del primer tranvía subterráneo, entre otros trabajos. Después de su paso por la intendencia fue presidente de la Sociedad Rural Argentina, decano de la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la Universidad de Buenos Aires (1917-1921) e interventor federal en la Provincia de Entre Ríos (1918). (Ver capítulo VII).

Carlos María della Paolera. Ingeniero y urbanista argentino. Nació en Buenos Aires en 1890 y murió en la misma ciudad en 1960. En 1912 se diplomó como ingeniero civil en la Universidad de Buenos Aires. Entre 1921 y 1929 residió en París donde cursó estudios superiores de Urbanismo. De regreso a su país gestionó la creación de la Cátedra de Urbanismo de la Facultad de Ciencias Físico-Químicas y Naturales de la Universidad Nacional del Litoral, en la ciudad de Rosario (la primera del país), siendo un verdadero precursor de esta ciencia en la Argentina. Publicó numerosos trabajos sobre urbanismo y sobre la ciudad de Buenos Aires. A partir de 1932 ocupó el cargo municipal de jefe del plan regulador de Buenos Aires y al año siguiente el de profesor titular de la Cátedra de Urbanismo en la universidad de dicha ciudad. A su gestión se debió la creación del símbolo y del Día Internacional del Urbanismo (8 de noviembre) que tuvo la adhesión de numerosos países de Europa y de América. (Ver capítulo VIII).

Jorge Francisco Isidoro Luis Borges. Escritor argentino. Nació en la ciudad de Buenos Aires en 1899 y murió en la ciudad de Ginebra en 1986. Es considerado como una de las figuras más importantes de la literatura de habla castellana. Su adolescencia transcurió en Suiza, país donde cursó estudios secundarios. Tiempo después de concluida la Primera Guerra Mundial, su familia se trasladó a España, donde participó en el movimiento ultraista. Allí conoció y trabó amistad con los escritores más importantes de la época, como José Ortega y Gasset, Ramón Valle Inclán, Juan Ramón Giménez y, al que consideró como su maestro, Rafael Cansinos Asséns. En 1921 regresó a Buenos Aires y dos años más tarde escribió su primer libro de poesía: *Fervor de Buenos Aires.* A este título le siguieron, entre otros, *Luna de enfrente* e *Inquisiciones* (ambos de 1925), *Evaristo Carriego* (1930), *Historia universal de la infamia* (1935), *Ficciones* (1944), *El aleph* (1949), *Otras inquisiciones* (1952), *Nuevas inquisiciones,* (1960) y *El informe de Brodie* (1970). En 1955 fue designado director de la Biblioteca Nacional. No obstante su preocupación por la cultura universal (o justamente debido a ella), puesta de manifiesto en su obra, la crítica contemporánea lo considera como a uno de los escritores que con mayor profundidad reflexionó sobre la ciudad de Buenos Aires. (Ver capítulo IX).

Roberto Arlt. Escritor y poeta argentino. Nació en Buenos Aires en el año 1900 y murió en la misma ciudad en 1942. En los primeros años de su labor utilizó el seudónimo de Roberto Godofredo. Fue uno de los escritores que describió con mayor agudeza y dinamismo el ámbito físico y las costumbres de la ciudad en que le tocó vivir. Su obra literaria está compuesta por cuatro novelas: *El juguete rabioso (1926), Los siete locos* (1929), *Los lanzallamas* (1931) y *El amor brujo* (1932); dos libros de cuentos: *El jorobadito* (1933) y *El criador de gorilas* (1941), además de varias obras de teatro entre las que se destacan *Trescientos millones*; *El fabricante de fantasmas*; *La isla desierta* y *Saverio, el cruel.* Los artículos que publicó —fundamentalmente en el diario *El Mundo*— hasta mediados de la década de 1930, fueron editados en dos recopilaciones: *Aguafuertes porteñas,* en 1933 y *Aguafuertes españolas,* en 1936. (Ver capítulo IX).

Homero Manzi. Poeta argentino (cuyo verdadero nombre era Homero Nicolás Manzione). Nació en Añatuya (provincia de Santiago del Estero) en 1907 y murió en Buenos Aires en 1951, ciudad donde cursó estudios. Por su calidad artística y su capacidad descriptiva figura entre los más destacados letristas de tangos. Es característico en sus obras el lenguaje refinado y sutilmente combinado con el argot porteño —el «lunfardo»— con que evoca a los personajes, situaciones y lugares de la ciudad. Su primer éxito fue «Viejo ciego» (música de Sebastián Piana y Cátulo Castillo) tema principal

del sainete «Patadas y serenatas en el barrio de las latas» (1926), de Ivo Pelay. Sin embargo, algunas de sus letras posteriores lo consagraron en la categoría de «tangos clásicos». Entre ellas figuran composiciones memorables como «El pescante» (música de Sebastián Piana), «Malena» (música de Lucas Demare), «Discepolín» y, especialmente, «Sur» (ambas musicalizadas por Aníbal Troilo). (Ver capítulo VIII).

Jose Luis Romero. Historiador argentino. Nació en Buenos Aires en 1909 y murió en Tokio en 1977. En 1937 obtuvo el doctorado por la Universidad Nacional de la Plata, casa de altos estudios donde ejerció la docencia a partir de 1938. Expulsado, por razones políticas, en 1946, vuelve a la universidad en 1955, año en que es designado rector de la Universidad de Buenos Aires. Tres años después inauguró la cátedra y el Centro de Estudios de Historia Social. En esos años fundó la revista *Imago Mundi*, de la que fue director (1953-1956). Fue también director de la *Revista de la Universidad de Buenos Aires*, entre 1960 y 1965. En el campo de la historia propiamente dicha se dedicó al estudio de las burguesías urbanas en el medioevo. Sobre este tema produjo dos de sus obras más relevantes: *La revolución burguesa en el mundo feudal* (1967) y *Crisis y orden en el mundo feudoburgués* (1980). De sus preocupaciones por la historia argentina y continental derivaron trabajos como *Las ideas políticas en la Argentina* (1946) y *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* (1976). En 1983 fue publicada *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*, dirigida junto a su hijo Luis Alberto, acaso una de las contribuciones más importantes a la historia de la ciudad. (Ver capítulos I y siguientes).

Referencias bibliográficas

La mayor parte de la información utilizada para esta sección fue obtenida del *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino*, de Vicente Osvaldo Cutolo, Ediar Sociedad Anónima de Editores, Buenos Aires, 1985; y de la *Gran Enciclopedia Argentina*, de Diego Abad de Santillán, Editorial Elche, Buenos Aires, 1963. Para Alejandro Christophersen: Federico Ortiz, «Arquitectura 1880-1930», en *Historia General del Arte en la Argentina*, Academia Nacional de Bellas Artes, tomo V, Buenos Aires, 1988; y de Ramón Gutiérrez y Margarita Gutman (compiladores), *Vivienda: ideas y contradicciones (1916-1956)*, Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, 1989. Para Carlos M. Della Paolera: el prólogo de *Buenos Aires y sus problemas urbanos*, recopilación de artículos de Carlos Della Paolera, Oikos, Buenos Aires, 1977. Para Juan

Buschiazzo: el ya citado trabajo de Federico Ortiz; La *arquitectura en la República Argentina 1810-1930*, de Mario J. Buschiazzo, Mac Gaul, Buenos Aires, 1971; y de Carlos Giménez, «El porteño Barrio de Villa Devoto», en *Documentos para una Arquitectura Nacional y Americana* (DANA), número 19, Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, Resistencia, junio de 1985. Para Homero Manzi: *Tangos, letras y letristas,* tomo I, de José Gobello y Jorge A. Bossio, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1991. Para Jorge Luis Borges «Jorge Luis Borges: El hombre y su obra», de María Rosa Fiscal, en *Encicopledia Barsa. Libro del año 1987*, México, 1987.

COMENTARIOS BIBLIOGRÁFICOS

AA. VV., *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983, dos tomos.

Con una organización precisa y claramente delimitada, esta edición dirigida por historiadores de la importancia de José Luis Romero y su hijo Luis Alberto, es uno de los libros más completos sobre la historia de la ciudad. Los ocho capítulos en que está dividida la obra corresponden a otros tantos períodos de la historia de Buenos Aires. Los tres primeros siglos estan contemplados en el tomo I, que incluye los orígenes, el período colonial, la etapa independiente y la organización nacional hasta la década de 1880, en los capítulos 1, «Las fundaciones»; 2, «La ciudad indiana»; 3, «La ciudad jacobina»; 4, «La ciudad criolla» y 5, «La ciudad patricia». El siglo xx es el tema fundamental del tomo II desarrollado en «La ciudad burguesa» y «La ciudad de masas» (capítulos 6 y 7 respectivamente), además de la visión de una probable Buenos Aires en «La ciudad del futuro» (capítulo 8). A su vez, cada uno de estos capítulos (excepto el primero y el último) están estructurados de la misma forma, según cinco apartados: «La vida política» y «La vida ecónomica» (únicos puntos considerados en «La ciudad criolla»); «La vida social»; «La vida cultural» y «La ciudad física». Los capítulos 4, 5 y 6 incluyen un sexto apartado: «La ciudad y el país». Este recurso proporciona a la obra una gran unidad, no obstante que los distintos temas fueron encargados a diferentes especialistas.

James R. Scobie, *Buenos Aires del centro a los barrios, 1870-1910*, Ediciones Solar, Biblioteca «Dimensión Argentina», dirigida por Gregorio Weinberg, Buenos Aires, 1977, 370 pags. Título original en inglés: *Buenos Aires. Plaza to Suburb*, Oxford University Press, Nueva York, 1974.

El análisis que este autor elabora sobre crecimiento y desarrollo de Buenos Aires, desde las últimas décadas del siglo pasado, hasta la primera década del

siglo xx, hace que esta obra sea un trabajo de consulta necesario para comprender la urbanización de la ciudad en este período. El libro se estructura según siete capítulos. En los dos primeros («La fundación» y «Un estudio de contrastes: el París de América del Sur y la Gran Aldea») se seleccionan algunos antecedentes que obran como introducción contextual. Los capítulos 3, 4 y 5 se dedican a los aspectos físicos, con especial énfasis el tema de los transportes. Los temas socioculturales constituyen el eje del capítulo 6, en cambio los aspectos económicos se relatan en el capítulo 7; el trabajo se complementa con una serie de cuadros estadísticos. La particular selección de temas y casos obligó al tratamiento sintético de ciertos temas (como la vida social y cultural), en beneficio de la profundización de otros (el puerto, los transportes de superficie) que, en su conjunto, permiten una buena comprensión global de la ciudad en el origen del proceso de metropolización.

Guy Bourdé, *Buenos Aires: Urbanización e Inmigración*, Editorial Huemul S.A., Colección Temas Básicos, Buenos Aires, 1977, 240 pags. Título original en francés: *Urbanisation et Immigration en Amérique latine. Buenos Aires*, Editions Aubier-Montaigne, París.

El tema de la inmigración entre 1850 y 1950 aproximadamente, uno los factores más influyentes en la caracterización de la ciudad, es abordado en esta obra con un importante apoyo estadístico. El libro posee 14 capítulos: el primero («La ciudad criolla»), que desarrolla aspectos generales de la vida urbana, y otros trece repartidos en cuatro partes. La primera de ellas (capítulos 2, 3 y 4) expone el marco económico en un relato no necesariamente cronológico; los capítulos 5, 6, y 7 (que componen la segunda parte) narran las características del ambiente físico e institucional de la ciudad. El tema principal se desarrolla en las dos últimas secciones (capítulos 8 a 13) mediante un acercamiento que contempla la influencia en el crecimiento demográfico y en la composición social de la inmigración en Buenos Aires. El último capítulo (14), incluido en la cuarta parte, es la conclusión del trabajo con un diagnóstico sobre la ciudad contemporánea. Cabe destacar la importante investigación realizada en esta obra y, especialmente, la reelaboración de las fuentes primarias.

Odilia Suárez, *Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985*, Secretaría de Extensión Universitaria, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Serie Ediciones Previas, Buenos Aires, 1986, 105 pags.

El trabajo de la arquitecta Suárez es el primer (y hasta el momento el único) trabajo que contempla globalmente la historia de los planes para la ciudad en el siglo xx. El texto se reparte en cuatro capítulos. Los capítulos 1 y 3 se dedican a la descripción y comentario de los planes y códigos, respectivamente. En el capítulo 2 («Criterios para la elaboración del Código de Planeamiento

Urbano») se recurre a una base estadística para acordar, mediante diagnóstico, los lineamientos básicos de un código de planeamiento para Buenos Aires, llevando implícita la crítica al código actual. La propuesta del autor, con sus aspectos generales y particulares, es el tema del capítulo 4. Queda claro que la historización de estos planes y códigos, por la síntesis con que han sido abordados, funcionan en el texto como complemento y antecentes de su propia propuesta. La obra es de consulta obligada para aquellos que necesiten un panorama introductorio de las teorías, proyectos y realizaciones del ciencia del urbanismo, aplicados en Buenos Aires.

Ricardo Levene (director general), Antonino Salvadores, Roberto H. Marfany, Enrique Barba, Juan F. de Lázaro y Guillermina Sors de Tricerri (colaboradores). *Historia de la Provincia de Buenos Aires y formación de sus pueblos*, publicaciones del Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires, Taller de Impresiones Oficiales, La Plata, 1941, dos tomos.

La obra dirigida por el doctor Levene, después de más 50 años de haber sido publicada, continúa siendo uno de los trabajos más importantes sobre el origen y formación de los pueblos de la provincia de Buenos Aires. El tomo I se compone de una «Introducción Geográfica» y 26 capítulos donde se narra la historia general de la provincia, desde la conquista y colonización hasta el año 1910. En este volumen son particularmente interesantes los capítulos 4 («El régimen colonial de la tierra»), de Roberto Marfany; el 8 («Partidos y curatos de la campaña. Comunicaciones con el Interior»), de Guillermina Sors de Tricerri; el 11 («Autoridades coloniales de la ciudad») y el 18 («El primer gobierno de Rosas. Triunfo de la causa federal»), de Ricardo Levene. A la historia de los 110 partidos en que en ese momento estaba dividida la provincia de Buenos Aires, se dedica el tomo II. Todos ellos están estructurados según cuatro apartados: «Origen y evolución política», «Aspecto económico», «Aspecto religioso y cultural» y «Límites, extensión y población». Este recurso confiere gran homogeneidad al texto a la vez que permite una rápida comparación de la evolucíon de los distintos territorios. La historia de los partidos que en la actualidad integran el área metropolitana de Buenos Aires fue escrita en su totalidad por Guillermina Sors de Tricerri.

Autor anónimo («Un inglés»), *Cinco años en Buenos Aires 1820-1825*, prólogo de Alejo González Garaño, Ediciones Solar/Hachette, Buenos Aires, 1962 (primera edición: *A five years'residence in Buenos Aires during the years 1820 to 1825. By an Englishman*, G. Herbert, Londres, 1825)

El libro de este autor anónimo, firmado por «un inglés» es, quizás, el mejor entre aquellos relatos de viajeros que visitaron la ciudad de Buenos Aires en las dos décadas posteriores a la independencia. La obra está organizada se-

gún 11 capítulos. Los dos primeros describen básicamente aspectos físicos de la ciudad. El capítulo 3 se dedica a comentar las caracteríscas de los extranjeros establecidos en la ciudad; las costumbres de la población se narran en los capítulos 4 y 5; «Población» , «Religión», «Policía» y «Gobierno y política» son temas abordados en los capítulos 6 a 9, respectivamente. El capítulo 10 es la conclusión del relato, con las ventajas del país y las posibilidades de radicación que ofrece a los inmigrantes ingleses. A modo de apéndice, el capítulo 11 describe algunas características de la ciudad de Colonia del Sacramento (Uruguay). La importante información contenida en este volumen (que incluye datos no contemplados por sus contemporáneos), ha sido la base de numerosos ensayos históricos sobre el Buenos Aires de las primeras décadas del siglo XIX.

Horacio Torres, «Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires» *Desarrollo Económico,* número 58, vol. 15, Buenos Aires, julio-septiembre 1975. Este artículo también fue publicado en *Asentamientos urbanos y organización socioproductiva en la historia de América Latina,* Jorge Enrique Hardoy y Richard P. Schaedel (compiladores), Ediciones Siap, Buenos Aires, 1977.

Este artículo constituye un significativo aporte para la comprensión de los procesos de metropolización que tuvieron lugar en la ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana, entre la última década del siglo XIX y 1970 (año en que se realizó el VI censo nacional de población). Después de una breve introducción, el trabajo aborda los dos períodos de suburbanización establecidos por el autor: el primero, entre 1895 y 1914; y el segundo, entre 1947 y 1970, cuyos antecedentes se verifican a partir de 1930. La investigación desarrollada por Torres hace hincapié en el desarrollo desigual de los distintos partidos que componen el área metropolitana y la relación de éstos, entre sí, y con la Capital Federal. Las variables analizadas son, basicamente, físicas, económicas y demográficas. En ellas se profundiza en aspectos tales como los cambios en la estructura residencial, las continuidades y rupturas espaciales dentro de la trama urbana, la composición social y la localización de actividades productivas. El enfoque dado a este artículo presenta una consideración intermedia entre aquellas posturas que interpretan la ciudad a través de modelos mecanicistas o analógicos, o aquellas otras que la ven como una mera consecuencia de la variable social.

Oscar Yujnovsky, *Claves políticas del problema habitacional en la Argentina 1955-1981,* Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1984, 410 pags.

Las políticas habitacionales de los distintos gobiernos que se sucedieron dentro del período considerado, y su relación con los factores económicos y sociales son el tema desarrollado en este trabajo, que reúne el fruto de varias

investigaciones previas del mismo autor. El libro se compone de 14 capítulos, divididos en cuatro partes. El marco teórico necesario para abordar el tema de la vivienda se enuncia en la primera parte (capítulo 1); a los intereses de la industria privada de la construcción se dedica el capítulo 2 (el único de la segunda parte); las políticas estatales sobre la vivienda son comentadas cronológicamente en la tercera parte , que además incluye los antecedentes previos a 1955 (capítulos 3 al 10). En la cuarta parte se consideran los efectos de estas políticas en cuatro niveles: «La producción de viviendas» (capítulo 11), «Mercado financiero» (capítulo 12), «Mercado de servicios habitacionales» (capítulo 13) y «Situación habitacional de la población» (capítulo 14). El estudio realizado se complementa con cuatro apéndices que incluyen comentarios sobre las instituciones intervinientes y cuadros estadísticos. Esta investigación presenta un panorama histórico lo suficientemente amplio y, a la vez minucioso, para acercar una valiosa interpretación del déficit habitacional argentino.

Horacio Difrieri (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de Buenos Aires, Secretaría de Cultura, Buenos Aires, 1981, dos tomos.

En realidad, además del estudio cartográfico que promete el título de «atlas», este trabajo desarrolla una importante investigación sobre la historia urbana de la ciudad de Buenos Aires, con aportes de diferentes autores. A este tema se dedica el tomo I «textos», organizado en cuatro partes que pueden leerse como secciones autónomas. La primera de ellas («El escenario», 3 capítulos) desarrolla una descripción geográfica y también algunas referencias sobre los antiguos pobladores aborígenes de la región. «Las edades urbanas» es el título de la segunda parte (6 capítulos), que se dedica a comentar los distintos períodos de la historia de Buenos Aires, desde el virreinato hasta el año de su capitalización (1880). Ciertos temas puntuales como industria, población, transporte y cultura son abordados en la tercera parte («La metrópoli», 5 capítulos). Finalmente la compleja trama de relaciones de la ciudad con el resto de los partidos que conforman el área metropolitana, su desarrollo y características constituyen el tema de la cuarta parte («La conurbación», 4 capítulos). El tomo se completa con una breve cronología y la evolución de los nombres de las calles céntricas. Indudablemente el mayor interés que despierta la obra es la lujosa edición de la cartografía urbana de la ciudad de Buenos Aires (tomo II, «Mapas y planos») desde el primitivo plano fundacional de Juan de Garay hasta el plano que elaboró el Departamento de Obras Públicas de la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires en 1916. Cada mapa está acompañado de algunas acotaciones sobre la importancia del mismo, sobre el autor, comentarios sobre las leyendas impresas, y el lugar de ubicación de la pieza cartográfica. La cantidad y calidad de la información ofrecida hacen de esta edición

—junto con la que dirigió José Luis Romero, ya comentada—, uno de los trabajos más importantes sobre la ciudad de Buenos Aires.

Mario José Buschiazzo, *La arquitectura en la República Argentina 1810-1930*, Mac Gaul, Buenos Aires, 1971, 56 pags. y un anexo de ilustraciones.

Este pequeño libro es una de las primeras obras de envergadura escritas sobre la historia de la arquitectura nacional, siendo su autor un verdadero pionero de la especialidad. Esta edición, resume la labor de varias investigaciones anteriores. El trabajo está dividido simplemente en dos unidades cronológicas (1810-1862 y 1862-1930). En la primera se evalúa parte de la producción arquitectónica, desde la Revolución de Mayo hasta la reincorporación del Estado de Buenos Aires a la Confederación Argentina. La segunda parte comprende la arquitectura, a partir de este último acontecimiento hasta 1930, año considerado —por varias razones— como un punto de inflexión en la historia del país. No obstante presentarse como una apretada síntesis, este libro contiene una calificada recopilación de información acompañada de comentarios críticos. Como recorte espacial se muestra particular interés en las obras realizadas en la ciudad de Buenos Aires; en cuanto al desarrollo conceptual se hace hincapié en las clasificaciones estilísticas. El nivel general propuesto no permite pormenorizados estudios de casos ni demasiada profundidad en el desarrollo de los temas, pero la labor realizada por Buschiazzo se convirtió en el punto de partida de numerosas investigaciones de, por lo menos, las dos generaciones de historiadores de la arquitectura y el arte que le sucedieron.

Gino Germani, *Política y sociedad en una época de transición*, Editorial Paidós, Buenos Aires, 1977, 371 pags.

Este trabajo constituye uno de los aportes más significativos de la sociología argentina a la comprensión del fenómeno de las masivas sociedades contemporáneas. El libro denota una organización sumamente ajustada, que va aumentando el nivel de profundización a medida que se progresa en la lectura. La estructura abarca cuatro partes. En la primera de ellas (capítulos 1 y 2) se desarrolla el marco teórico general y la explicación de algunos conceptos básicos. Las tres partes siguientes se definen con respecto a la variación de la escala de análisis adoptada. De este modo la segunda parte (capítulos 3 y 4) se dedica a describir las características comunes y también ciertas particularidades sociológicas a nivel mundial. Aquí tambien se presenta el par opositivo de «sociedad tradicional» y «sociedad industrial», que constituye el tema central de la obra. Algunas observaciones sobre este modelo de transición en América Latina se reflejan en la tercera parte (capítulos 5 y 6). Como particular estudio de caso, la problemática social de la Argentina de los últimos 100 años es desarrollada en la cuarta parte (capítulos 7 a 10). Dentro de esta sección hay que destacar

los dos capítulos extremos: «La inmigración masiva y su papel en la modernización del país» y «La familia en transición en la Argentina», respectivamente. Finalmente cabe acotar que la obra de Germani es un instrumento idóneo para explicar los rasgos sociológicos esenciales, en cuanto a los procesos de modernización, de la Argentina del siglo xx.

Zulma L. Recchini de Lattes, *La población en Buenos Aires. Componentes demográficos del crecimiento entre 1855 y 1960*, Centro de Investigaciones Sociales del Instituto Torcuato Di Tella, Centro Latinoamericano de Demografía, Editorial del Instituto, Buenos Aires, 1971, 189 pags.

El tema de la inmigración desde el comienzo del período censal, limitado a la ciudad de Buenos Aires, es abordado en este detallado trabajo desde el campo específico de la demografía. El libro se compone de cinco capítulos. El primero de ellos obra de introducción general, incluyendo el encuadre teórico, los alcances y objetivos y el contenido del trabajo. Un rápido análisis de las características de la población de la ciudad entre 1580 y 1960, se desarrolla en el capítulo 2. Los dos capítulos siguientes se dedican al estudio de las variables demográficas durante el período analizado (1855-1960), según se consideren las características del crecimiento natural (capítulo 3) o del aporte inmigratorio (capítulo 4). Una comparación entre dichas variables se establece en el último capítulo, además de incluir las conclusiones generales sobre el tema. La edición se complementa con tres apéndices técnicos donde se explican los métodos de cálculo utilizados. Si bien el enfoque demógrafico (solidamente apoyado en numerosos cuadros y gráficos) no basta para una interpretación global de los complejos cambios introducidos por la inmigración durante esos años, la obra constituye un importante complemento de otros estudios donde se ensayan las implicaciones socioculturales (Gino Germani) o su relación con la urbanización (Guy Bourdé).

Charles S. Sargent, *The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930*, Center of Latin American Studies, Arizona State University, Tempe, Arizona, 1974, 164 pags. (edición original en inglés. Sin traducción al castellano).

No son numerosos los estudios disponibles sobre el origen y desarrollo de área metropolitana de Buenos Aires en su conjunto. Este trabajo, junto con el de Horacio Torres constituyen, probablemente, los aportes más significativos al tema. La obra se organiza en seis capítulos e incluye apéndices con las fuentes consultadas y diversos cuadros estadísticos. Después de una introducción donde se describen las características particulares del área de estudio, se aborda sintéticamente la evolución de la zona entre los años 1580 y 1870 (capítulo 1). Los comienzos del crecimiento moderno de la ciudad de Buenos Aires y el

desarrollo de los partidos de la periferia (ambos análisis ubicados en las últimas tres décadas del siglo XIX) son contemplados en los capítulos 2 y 3 respectivamente. El capítulo 4 se dedica a la creación del moderno Buenos Aires —1900-1930— y el capítulo 5 a la creación del Gran Buenos Aires, establecida en el mismo período. En el capítulo 6 se establecen algunas consideraciones generales que obran como conclusión del trabajo. El período que Sargent investiga con detenimiento abarca, básicamente, las tres primeras décadas del siglo XX, lo que permite cierta profundidad en la investigación de los aspectos físicos, demográficos, sociales y económicos.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL DE REFERENCIA

Las referencias bibliográficas de las notas mencionan autor y solamente agregan el año de edición cuando se cita más de un texto del mismo autor. Dichas referencias remiten a esta Bibliografía general que está ordenada alfabéticamente por autor y contiene los datos bibliográficos completos de cada libro, artículo o trabajo citado.

AA. VV., *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, 2 tomos, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

AA. VV., *La Avenida de Mayo,* Ayuntamiento de Madrid y Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, Eudeba y Manrique Zago Ediciones, Buenos Aires, 1988.

AA. VV., «El problema de la vivienda», revista *Summa,* números 100/101, Buenos Aires, junio-julio 1976.

Acarette du Biscay, *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú,* Alfer y Vays editores, Buenos Aires, 1943 (primera edición, 1672).

Acosta, Wladimiro, «Problemas higiénicos relacionados con la Avenida 9 de Julio», *Boletín del Honorable Consejo Deliberante,* año II, tomo IV, números 17 y 18, Buenos Aires, 1940.

Altamira y Crevea, Rafael, *Ensayo sobre Felipe II, hombre de Estado,* Instituto de Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1950.

Altamirano, Carlos y Beatriz Sarlo, «Gringos y Criollos. Una historia de palabras», *Ensayos Argentinos, de Sarmiento a la Vanguardia*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1983.

Arce, Ricardo Pedro, «Análisis comparativo del desarrollo económico del sur del Gran Buenos Aires», *Estudios sobre la Provincia de Buenos Aires,* publi-

caciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1986.

Arlt, Roberto, *Nuevas Aguafuertes,* Editorial Losada, Buenos Aires, 1975.

Armus, Diego, «Un balance tentativo y dos interrogantes sobre la vivienda popular en Buenos Aires entre fines del siglo XIX y principios del XX», *Primeras Jonadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires: La vivienda en Buenos Aires,* Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1985.

Assunçao, Fernando «La presencia de la Colonia del Sacramento y el primer gran cambio de la ciudad de Buenos Aires», *VI Congreso Internacional de Historia de América,* realizado en Buenos Aires en 1980 , Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1982.

Autor anónimo («Un inglés»), *Cinco años en Buenos Aires, 1820-1825,* Solar-Hachette, Buenos Aires, 1962 (primera edición, Londres, 1825).

Badaro, Eugenio, *Proyecto de avenida y obras complementaria para la Capital Federal,* Comisión Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1905.

Baily, Samuel, «Las sociedades de ayuda mutua y el desarrollo de una comunidad italiana en Buenos Aires, 1858-1918», *Desarrollo Económico,* número 84, vol. 21, Buenos Aires, enero-marzo 1982.

Ballesteros Gaibrois, Manuel, *La idea colonial de Ponce de León,* Instituto de Cultura Puertorriqueño, San Juan de Puerto Rico, 1960.

Barba, Fernando y María Elena Demaría Massey de Ferré, *La provincia de Buenos Aires 1910-1987,* publicación oficial, La Plata, 1987.

Beccar Varela, Adrián, *Torcuato de Alvear, primer intendente de Buenos Aires. Su acción edilicia,* publicación oficial, Buenos Aires, 1926.

Beccaria, Luis, «Cambios en la estructura distributiva 1975-1990», *Seminario: Efectos de la Crisis en la sociedad Argentina. Los nuevos pobres,* Buenos Aires, 1991 (trabajo mimeografiado).

Bereterbide, Fermín, «Proyecto de ejecución de la avenida transversal de norte a sur», *Revista de Arquitectura* número 141, Buenos Aires, septiembre 1932.

Berjman, Sonia, *Barrio Parque Chas: el laberinto de Buenos Aires,* Cuadernos de la Junta de Estudios Históricos del Barrio Agronomía, Buenos Aires, 1985.

Berjman, Sonia y José Fiszelew, *El mercado de abasto de Buenos Aires*, Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, Resistencia, 1984.

Besio Moreno, Nicolás, *Buenos Aires, puerto del Río de la Plata, capital de la Argentina. Estudio crítico de su población, 1536-1936*, s/e, Buenos Aires, 1939.

Bilbao, Manuel, *Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días*, Imprenta Juan Alsina, Buenos Aires, 1902.

—, *Tradiciones y Recuerdos de Buenos Aires*, Talleres Gráficos Ferraril, Buenos Aires, 1934.

Borges, Jorge Luis, *Fervor de Buenos Aires*, Emecé Editores S.A., Buenos Aires, 1969 (primera edición en Buenos Aires, 1923).

—, *Evaristo Carriego*, Emecé Editores S.A., Buenos Aires, 1967 (primera edición, Buenos Aires, 1930).

Botana, Natalio, *El orden conservador*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1985.

Bourdé, Guy, *Buenos Aires: urbanización e inmigración*, Editorial Huemul S.A., Buenos Aires, 1977.

Bouvard, J., *El nuevo plano de la ciudad de Buenos Aires. Informe técnico*, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, Buenos Aires, 1910.

Bromley, Juan y José Barbagelata, *Evolución urbana de la ciudad de Lima*, Consejo Provincia de Lima, Lima, 1945.

Brunstein, Fernando (compilador), *Crisis y servicios públicos. Agua y saneamiento en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Cuadernos del CEUR, número 23, Buenos Aires, 1988.

Brunstein, Fernando y otros, «Saneamiento hídrico en el Gran Buenos Aires. Límite de la precariedad», Fernando Brunstein (compilador), *Crisis y servicios públicos. Agua y saneamiento en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Cuadernos del CEUR, número 23, Buenos Aires, 1988.

Bucich Escobar, Ismael, *Buenos Aires ciudad en el Cincuentenario de su Federalización, 1880-1930*, El Ateneo, Buenos Aires, 1930.

Buschiazzo, Mario J. (estudios preliminares, traducción y notas), «Segunda carta del P. Cattaneo, S.J., a su hermano José de Modena», *Buenos Aires y Córdoba en 1729 según cartas de los padres C. Cattaneo y C. Gervasoni, S.J.*, C.E.P.A., Buenos Aires, 1942.

Buschiazzo, Mario J., *La arquitectura en la República Argentina 1810-1930,* Mac Gaul, Buenos Aires, 1971.

Calzadilla, Santiago, *Las beldades de mi tiempo,* La Cultura Argentina, Buenos Aires, 1918 (primera edición, 1891).

Camps, Pompeyo, «La música: el Colón y los conciertos», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Carella, Tulio, *El sainete criollo,* Librería Hachette, Buenos Aires, 1957.

Carrasco, Benito, *Algunas Consideraciones sobre la urbanización de las ciudades,* Amigos de la Ciudad, Buenos Aires, 1927.

Chamberlain, Robert, *Conquista y colonización de Yucatán, 1517-1550,* Biblioteca Porrúa, México, 1982.

Chanourdie, Enrique, «El problema edilicio», *Revista Técnica. Suplemento de Arquitectura,* número 71, Buenos Aires, septiembre de 1911.

—, «Conferencia sobre la transformación edilicia de Buenos Aires», *Revista Técnica. Suplemento de Arquitectura,* número 39, julio-agosto 1906.

Chiozza, Elena M., «La integración del Gran Buenos Aires», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Clark, Charles Upson, Prólogo a la edición del *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales* de Antonio Vázquez de Espinoza, Smithsonian Institution, Washington D.C., 1948.

Clemenceau, Georges, *Notas de viaje por América del Sur,* Hyspamérica, Buenos Aires, 1986 (primera edición en L'Illustration, París, 1911).

Clichevsky, Nora, «Condiciones de vida y transporte. El caso del subterráneo de Buenos Aires. 1900-1945», *EURE,* número 42, vol. XIV, Santiago de Chile, 1988.

Colón, Cristóbal, *Los cuatro viajes del Almirante y su testamento,* Colección Austral, número 633, Espasa Calpe Argentina, Buenos Aires, 1958.

Comadrán Ruiz, Jorge, *Evolución demográfica argentina durante el período colonial,* Eudeba, Buenos Aires, 1969.

Comandi, Luis Enrique, *Capellanía de Santos Lugares. Historia de sus tierras, pueblos y ferrocarriles,* publicación del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata 1969.

Comisión de Estética Edilicia, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal,* Intendencia Municipal, Talleres Peuser, Buenos Aires, 1925.

Comisión Nacional del área metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA), *Proyecto 90,* Buenos Aires, 1989.

Concolorcorvo, *El lazarillo de ciegos caminantes,* Austral, Buenos Aires, 1946 (primera edición, Gijón, 1773).

Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), *Esquema Director Año 2000,* Buenos Aires, 1969.

Córdova, Alberto O., *Juan A. Buschiazzo, arquitecto y urbanista de Buenos Aires,* Asociación Dante Alighieri, Buenos Aires, 1983.

Cortés Conde, Roberto, «Riqueza y especulación», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Cortés Conde, Roberto y Ezequiel Gallo, *La república conservadora,* Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.

Craviotto, José, *Historia de Quilmes (desde sus orígenes hasta 1941),* publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata 1967.

De Aguirre, Juan Francisco, *Discurso Histórico,* Espasa Calpe S.A., Buenos Aires, 1947.

De Azara, Félix. *Viajes por la América Meridional,* Espasa Calpe, S.A., Madrid, 1923.

De Diego, Jacobo, «El teatro: El gauchesco y el sainete», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

De Gandía, Enrique y Rómulo Zabala, *Historia de la Ciudad de Buenos Aires (1536-1800),* Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Cultura, Buenos Aires, 1980.

De Fusco, Renato, *Historia de la Arquitectura Contemporánea,* Hermann Blume Ediciones, Madrid, 1983.

De Larrañaga, María Isabel y Alberto Petrina, «Arquitectura de masas en la Argentina (1945-1955): hacia la búsqueda de una expresión propia», *Anales,*

número 25, del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas «Mario J. Buschiazzo», Universidad de Buenos Aires, 1987.

De Larrañaga, María Isabel, «La arquitectura "racional" no ortodoxa en Buenos Aires. 1930-1940», *Revista de Arquitectura*, número 143, Buenos Aires, diciembre 1988.

De Lizárraga, fray Reginaldo, *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*, Biblioteca de Autores Españoles, tomo CCXVI, Ediciones Atlas, Madrid, 1968.

De Paula, Alberto (a), «Neoclasicismo y romanticismo en la arquitectura argentina», *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*, coordinada por Marina Waisman, Ediciones Summa, Buenos Aires, 1984.

— (b), «El neorrenacimiento y los *revivals*», *Documentos para una historia de la arquitectura argentina*, coordinada por Marina Waisman, Ediciones Summa, Buenos Aires, 1984.

—, «El cabildo de Buenos Aires», *Documentos para una historia de la arquitectura argentina. Arquitectura colonial*, coordinado por Marina Waisman, Ediciones Summa, Buenos Aires, 1987.

—, «Cabildo de Buenos Aires», *Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, número 6, Buenos Aires, 1982.

De Paula, Alberto, Ramón Gutierrez y Graciela Viñuales. *Del pago del Riachuelo al pago de Lanús: 1536-1944*, publicación del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata 1974.

De Solano, Francisco, contribución a la sesión «La ciudad y el arte en Iberoamérica», *América, siglos XVIII-XX*, III simposio sobre el V Centenario del Descubrimiento de América celebrado en el Colegio Mayor Zurbarán, 1989-90, Turner, Madrid, 1990.

De Lázaro, Juan y Roberto Marfany, «Autoridades coloniales de la ciudad», capítulo XI del tomo I de *Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos*, dirigida por Ricardo Levene, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1941.

De la Fuente Machain, Ricardo, *El barrio de la Recoleta*, Cuadernos de Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1962.

—, *Buenos Aires en el siglo XVII*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1980.

—, *Buenos Aires en el siglo XVIII*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1980.

Del Carril, Bonifacio, *Buenos Aires frente al país*, Editorial Huarpes, Buenos Aires, 1946.

Del Pino, Diego, *El barrio de Villa Urquiza*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1974.

Del Mazo, Marcelino, *Urbanismo, contribución al estudio de las nuevas avenidas*, Talleres Gráficos Ferrari, Buenos Aires, 1937.

Della Paolera, Carlos M., «Hacia la formación de una ciudad más racional, salubre y hermosa (Problemas urbanos de Buenos Aires)», Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, *Boletín Municipal*, número 15, julio de 1940.

—, *Buenos Aires y sus problemas urbanos*, Oikos, Buenos Aires, 1977.

Devoto, Fernando y Gianfausto Rosoli, *La inmigración italiana en la Argentina*, Editorial Biblos, Buenos Aires, 1985.

Di Pace, María, Sergio Federovisky y Jorge E. Hardoy, «Problemas ambientales en ciudades argentinas», *Medio Ambiente y Urbanización*, número 37, Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo IIED-América Latina, Buenos Aires, diciembre 1991.

Díaz de Guzmán, Ruy, *La Argentina*, Ángel Estrada y Cía. Editores, Buenos Aires, 1943. (Terminado c.1612.)

Díaz Alejandro, Carlos, *Ensayos sobre historia económica argentina*, Amorrortu Editores, Buenos Aires, 1983 (primera edición, 1970, en inglés).

Difrieri, Horacio (director), *Atlas de Buenos Aires*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

Difrieri, Horacio y Graciela Pelicano «Los ferrocarriles», *Atlas de Buenos Aires*, tomo I, dirigido por Horacio Difrieri, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1981.

D'Orbigny, Alcides, *Viaje a la América Meridional. Brasil, Uruguay. Argentina, Chile, Bolivia y Perú, realizado entre 1826 y 1833*, Editorial Futuro, Buenos Aires, 1945.

Facciolo, Ana María, «Crecimiento industrial, expansión metropolitana y calidad de vida. El asentamiento obrero en la región metropolitana de Buenos Aires desde principios de siglo», *Desarrollo Económico*, número 80, vol. 20, Buenos Aires, enero-marzo 1981.

—, «Elementos para el estudio de la conformación de la clase obrera industrial en el Área Metropolitana del Gran Buenos Aires», Buenos Aires, 1988 (trabajo mimeografiado).

Federovisky, Sergio, «El CEAMSE», Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo IIED-América Latina, Buenos Aires, 1990 (trabajo mimeografiado).

Fernández Lalanne, Pedro, *Los Alvear,* EMECE Editores, Buenos Aires, 1980.

Ferrer, Aldo, *El devenir de una ilusión,* Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1989.

Folino, Norberto, *Barceló, Ruggerito y el populismo oligárquico,* Ediciones de la Flor, Buenos Aires, 1984.

Ford, Aníbal, Jorge Rivera y Eduardo Romano, *Medios de comunicación social y cultura popular,* Legasa, Buenos Aires, 1985.

Franco, Lily, «El circo criollo», *Artistas y Espectáculos,* Lily Franco, Beatriz Seibel y Patricia Terrero, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1985.

Gaignard, Romain, *La Pampa argentina. Ocupación, poblamiento y explotación. De la conquista a la crisis mundial (1550-1930),* Ediciones Solar, Buenos Aires, 1989.

Gallo, Ezequiel y Roberto Cortés Conde, *La República Conservadora,* Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.

Gálvez, Manuel, *Historia de Arrabal.* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1980 (primera edición, Buenos Aires, 1922).

Games, Alicia Beatriz, «Población e inmigración en el Partido de Avellaneda, *Primeras Jornadas de Historia Regional Bonaerense,* Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Junta de Estudios Históricos de Tandil, Tandil 1983.

García, Juan Agustín, *La ciudad indiana. Buenos Aires desde 1600 hasta mediados del siglo* XVIII, Ediciones Antonio Zamora, Buenos Aires, 1955.

Gatto, Francisco, Graciela Gutman y Gabriel Yoguel, *Reestructuración industrial en la Argentina y sus efectos regionales,* CEPAL/CFI, Buenos Aires, 1988.

Gazzaneo, Jorge y Mabel Scarone, «Arquitectura de la revolución industrial en la Argentina», *Documentos para una historia de la arquitectura argentina,* coordinado por Marina Waisman, Ediciones Summa, Buenos Aires, 1984.

Germani, Gino, «El surgimiento del peronismo. El rol de los obreros y de los migrantes internos», *Desarrollo Económico*, número 51, vol. 13, Buenos Aires, octubre-diciembre 1973.

—, *Política y sociedad en una época transición. De la sociedad tradicional a la sociedad de masas,* Paidós, Buenos Aires, 1977.

—, *Estructura social argentina,* Ediciones Solar, Buenos Aires, 1987.

Giberti, Horacio, *Historia económica de la ganadería argentina* (edición actualizada y corregida), Ediciones Solar, Buenos Aires, 1986.

Gibson, Charles, *Spain in America*, Harper and Row, Nueva York, 1966.

Giedion, Sigfrid, *Espacio, tiempo y arquitectura,* Editorial Científico-Técnica Hoepli S.A., Barcelona, 1955.

Giunta, Rodolfo, «Buenos Aires, capital virreinal» *Crítica*, número 24, Instituto de Arte Americano, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1991.

Gobello, José y Jorge A. Bossio, *Tangos, letras y letristas,* Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1991.

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, *Principales Obras Públicas ejecutadas en la Provincia de Buenos Aires por el gobierno del Dr. Valentín Vergara,* S/F, c. 1930.

Godio, Julio, *Historia del movimiento obrero en Argentina. Inmigrantes asalariados y lucha de clases 1880-1910,* Editorial Tiempo Contemporáneo, Buenos Aires, 1973.

Goldar, Ernesto, «El burdel», Ricardo Rodríguez Molas, Juan Carlos Giusti y Ernesto Goldar, *Lugares y modos de diversión,* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1985.

Guerín, Miguel, «La ciudad federal», *Atlas de Buenos Aires,* dirigido por Horacio Difrieri, tomo I, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1980.

Guido, Ángel, *Monumentalización Funcional de la Avenida 9 de Julio,* Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 1941.

Gutiérrez, Leandro, «Los trabajadores y sus luchas», *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Gutiérrez, Leandro y Luis Alberto Romero, «Sociedades barriales, bibliotecas populares y cultura de los sectores populares en Buenos Aires, 1920-1945», *Desarrollo Económico*, número 113, vol. 29, Buenos Aires, abril-junio 1989.

Gutiérrez, Ramón, *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*, Ediciones Cátedra, Madrid, 1983.

Gutiérrez, Ramón y Margarita Gutman (compiladores), *Vivienda: ideas y contradicciones (1916-1956). Desde las casa baratas hasta a la erradicación de villas de emergencia*, Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, 1989.

Gutman, Margarita, «Neocolonial: ese tema olvidado», *Revista de Arquitectura*, número 40, Buenos Aires, abril 1988.

Gutman, Margarita, «Martín Noel: un particular modo de recuperar la memoria», en AA. VV., *Estudios sobre arquitectura iberoamericana*, Junta de Andalucía, Consejería de Cultura y Medio Ambiente, Sevilla, 1990.

Hanke, Tadeo, Viaje por el *Virreinato del Río de la Plata*, Emecé Editores S.A., Buenos Aires, 1943.

Hardoy, Jorge Enrique, «Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina», Jorge Enrique Hardoy y Richard Morse (compiladores), *Repensando la ciudad de América Latina*, Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo IIED-América Latina y Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1988.

— (a), *Cartografía urbana colonial de América Latina y del Caribe*, Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo IIED-América Latina y Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1991.

— (b), «Antiguas y nuevas capitales nacionales de América Latina», revista *EURE*, números 52-53, Instituto de Estudios Urbanos de la Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, octubre-diciembre de 1991.

Hardoy, Jorge Enrique y María Elena Langdon (a), «Desigualdades regionales en Hispanoamérica (1850-1930). Análisis histórico y estudios nacionales (Argentina, Costa Rica y Chile)», *Revista de Indias*, números 151-152, Madrid, enero-junio 1978.

— (b), «Análisis estadístico preliminar de la urbanización de América Latina entre 1850 y 1930», *Revista Paraguaya de Sociología*, números 42/43, Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos, Asunción, mayo-diciembre 1978.

—, «El pensamiento regional en Argentina y Chile entre 1850 y 1930», *Revista Interamericana de Planificación,* vol. XIV, números 55/56, México, septiembre-diciembre de 1980.

Hernández Arregui, Juan José, *La formación de la conciencia nacional,* Buenos Aires, 1960.

Huret, Jules, *De Buenos Aires al Gran Chaco,* Hyspamérica, Buenos Aires, 1986. (La primera edición en francés y español fue simultáneamente publicada por Eugéne Fasquelle, París, 1911.)

Hutchinson, Thomas, *Buenos Aires y otras provincias argentinas,* Editorial Huarpes, Buenos Aires, 1945.

Iglesia, Rafael, «La vivienda opulenta en Buenos Aires: 1880-1900. Hechos y Testimonios», *Primeras Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires: la vivienda en Buenos Aires,* Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1985.

—, «La Avenida de Mayo. Progreso, modernidad, urbanismo», en *La Avenida de Mayo,* Ayuntamiento de Madrid y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Eudeba y Manrique Zago Ediciones, Buenos Aires, 1988.

Íñigo Carreras, Héctor J., «El transporte automotor entre la ciudad de Buenos Aires y los partidos vecinos (1936-1940). Aproximación a su influencia metropolitana», *Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires,* número 6, Buenos Aires, 1982.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), *La pobreza urbana en la Argentina,* Buenos Aires, 1990.

Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo, IIED-América Latina, *Population and Urban Change in Latin America and the Caribbean, 1850-1989,* informe final remitido a la Tinker Foundation de Nueva York, Buenos Aires y Londres, agosto 1991 (trabajo mimeografiado).

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), *La pobreza en la Argentina,* Buenos Aires, 1984.

Jacub, Marta Lucía, *Historia del pueblo de San Isidro, 1810-1920,* Talleres Gráficos San José Victoria, Buenos Aires, 1978.

Jaeschke, Víctor Julio, «Las Avenidas» *Revista Técnica. Suplemento de Arquitectura,* números 72 y 73, Buenos Aires, octubre y noviembre-diciembre 1911.

Jaureche, Arturo, *La colonización pedagógica y otros ensayos,* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1982.

Johnson, Lyman y Susan Midgen Socolow, «Población y espacio en el Buenos Aires del siglo XVIII», *Desarrollo Económico*, número 79, vol. 20, Buenos Aires, octubre-diciembre 1980.

Johnson, Lyman, «Estimaciones de la población de Buenos Aires en 1744, 1778 y 1810», *Desarrollo Económico*, número 73, vol. 19, Buenos Aires, abril-junio 1979.

Joslin, David, *A century of banking in Latin America*, Londres, 1963.

Korn, Francis y Lidia de la Torre, «La vivienda en Buenos Aires 1887-1914», *Desarrollo Económico*, número 98, vol. 25, Buenos Aires, julio-septiembre 1985.

Kralich, Susana, *La movilidad diaria hacia la Capital Federal,* Oikos, Buenos Aires, 1985.

Lacoste, Alberto César, *Morón 200 Años. Sus habitantes,* Editorial de la Universidad de Morón, Morón, 1985.

Lafforgue, Jorge, «La literatura: el naturalismo y las vanguardias», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis Romero y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Lattes, Alfredo E. y Sonia Mycshaszula, «Urbanization, migration and urban deconcentration», Centro de Estudios de la Población (CENEP), Buenos Aires, 1986 (trabajo mimeografiado).

Lattes, Alfredo, «Las migraciones en la Argentina entre mediados del siglo XIX y 1960», *Desarrollo Económico,* número 48, vol. 12, Buenos Aires, enero-marzo 1973.

Le Corbusier, *La Ville Radieuse,* Editions de l'Architecture d'Aujourd'hui, Boulogne-Sur-Seine, 1935.

Lewin, Boleslao, Edición, prólogo y notas de *Descripción del Virreinato del Perú; crónica inédita de comienzos del siglo XVII,* Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 1958.

Liernur, Jorge, «La estratregia de la casa autoconstruida», AA. VV., *Sectores populares y vida urbana,* Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), Buenos Aires, 1984.

Lindenboim, Javier, «Distribución espacial de la industria argentina entre 1935 y 1964», *Documento de Trabajo n.° 1,* Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR), Buenos Aires, 1978.

Llanes, Ricardo, *El barrio de Parque de los Patricios,* Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1974.

López, Lucio V., *La Gran Aldea,* Editorial Abril, Buenos Aires, 1983 (primera edición, Buenos Aires, 1884).

Loterszpil, Jaime y Mario Loterszpil, «Saneamiento Hídrico. Aspectos económicos-financieros», en Fernando Brunstein (compilador), *Crisis y servicios públicos. Agua y saneamiento en la Región Metropolitana de Buenos Aires,* Cuadernos del CEUR, número 23, Buenos Aires, 1988.

Luqui Lagleyze, Julio, «El Cabildo que fue escenario de mayo», revista *Todo es Historia,* número 96, mayo 1975.

Lynch, John (a), «La capital de la colonia», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo I, dirigida por José Luis Romero y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

— (b), «El crecimiento del comercio», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* dirigida por José Luis Romero y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, tomo I, Buenos Aires, 1983.

Madero, Guillermo, *Historia del puerto de Buenos Aires,* Imprenta Argentina, Buenos Aires, 1955.

Marcuse, Peter, «The grid as city plan: New York City and laissez-fair planning in the Nineteenth Century», *Planning Perspectives,* vol. 2, número 5, septiembre de 1987.

Marfany, Roberto, «El régimen colonial de la tierra», capítulo IV del tomo I de *Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos,* dirigida por Ricardo Levene, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1941.

Martínez, Alberto B., «Estudio topográfico e Historia Demográfica de la Ciudad de Buenos Aires» en el *Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires* de 1887, Compañia Sudamericana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1889.

Martínez Estrada, Ezequiel, *La cabeza de Goliat. Microscopía de Buenos Aires,* Editorial Nova, 1957.

—, *Radiografía de la Pampa,* Editorial Losada, Buenos Aires, 1957.

Matamoro, Blas, *La ciudad del tango,* Editorial Galerna, Buenos Aires, 1982.

Matsushita, Hiroshi, *Movimiento obrero argentino,* Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.

Mayochi, Enrique Mario, «Joaquín Samuel de Anchorena (1910-1914)», *Tres intendentes de Buenos Aires,* Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1985.

Mazziotti, Nora, «Bambalinas: el auge de una modalidad teatral periodística», Diego Armus (compilador), *Mundo urbano y cultura popular,* Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1990.

Melero García, Ramón (director), *Manual Informativo de la Ciudad de Buenos Aires,* Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, Bunos Aires, 1981.

Melero García, Ramón, «Breve síntesis de la historia del edificio del Palacio Muncipal», notas números 203/76 del Insituto Histórico de la ciudad de Buenos Aires a la Dirección de Ceremonial de la Municipalidad, Buenos Aires, 28 de diciembre de 1976 (trabajo mimeografiado).

Millau, Francisco José, *Descripción de la provincia del Río de la Plata (1772),* Colección Austral, número 707, Espasa Calpe Argentina, S.A., Buenos Aires, 1947. Esta edición está basada en un manuscrito del texto de Millau que se encuentra en la Biblioteca del Palacio en Madrid.

Ministerio de Finanzas de la Nación, Banco Hipotecario Nacional, *Segundo Plan Quinquenal,* Editorial Peuser, Buenos Aires, 1953.

Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, *Cuatro años de gobierno. Período 1936-1940. Obras públicas en los Municipios,* tomo II, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1940.

Ministerio de Salud y Acción Social de la Nación, *Secretaría de Ordenamiento Ambiental, Situación Socio-Ambiental del Área Metropolitana de Buenos Aires,* publicación oficial, Buenos Aires, 1988.

Minujin, Alberto, «En la rodada» en *Seminario: Efectos de la Crisis en la sociedad Argentina. Los nuevos pobres,* Buenos Aires, 1991 (trabajo mimeografiado).

Molinari, Ricardo Luis, *Buenos Aires cuatro siglos,* Tipográfica Editora Argentina, Tea, S.A., San Sebastián, 1980.

Morales, Carlos María, *Las mejoras edilicias de Buenos Aires,* Editorial Coni Hnos., Buenos Aires, 1901.

Morrison, Samuel Eliot, *El almirante del mar océano. Vida de Cristóbal Colón,* Librería Hachette S.A., Buenos Aires, 1949.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, *Memoria del Presidente de la Comisión Municipal al Consejo, correspondiente al ejercicio de 1880,* Buenos Aires, 1881.

—, *Idem,* correspondiente al ejercicio de 1881, Buenos Aires, 1882.

—, *Idem,* correspondiente al ejercicio de 1882, Buenos Aires, 1883.

—, *Memoria de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires correspondiente al ejercicio 1884, presentada al H. Consejo Deliberante,* Buenos Aires, 1885.

—, *Idem,* correspondiente a 1885, Buenos Aires, 1886.

—, *Idem,* correspondiente a 1886, Buenos Aires, 1887.

—, *Idem,* correspondiente a 1887, Buenos Aires, 1888.

—, *Planeamiento de Buenos Aires, Información Urbana,* Buenos Aires, 1945.

Novick, Alicia, «Arbitros, pares y socios. Técnicos locales y extranjeros en la génesis del urbanismo porteño», *Arquitectura Sur,* número 4, Mar del Plata, mayo de 1991.

Obligado, Pastor, *Tradiciones argentinas,* Librería Hachette, Buenos Aires, 1955.

Ocampo, Juan Carlos O., *Historias del Partido de Moreno, 1860-1910,* Imprenta López, Buenos Aires, 1964.

Ortiz, Federico, «Arquitectura 1880-1930», *Historia General del Arte en la Argentina,* Academia Nacional de Bellas Artes, tomo V, Buenos Aires, 1988.

Ortiz, Federico y Ramón Gutiérrez, «La arquitectura en la Argentina 1930-1970», separata de la revista *Hogar y arquitectura,* Madrid, noviembre-diciembre 1972.

Ortiz, Ricardo M., *Valor económico de los puertos argentinos,* Editorial Losada, Buenos Aires, 1943.

—, *Historia económica de la Argentina,* Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1955.

Ottsen, Henrich, *Un buque holandés en América del Sur, 1598-1601,* Editorial Huarpes S.A., Buenos Aires, 1945 (primera edición, en holandés, 1603).

Panettieri, José, *Los trabajadores,* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1982.

—, *Argentina historia de un país periférico 1860-1914,* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1986.

—, *Inmigración en la Argentina,* Ediciones Macchi, Buenos Aires, 1970.

Parapugna, Alberto, *Historia de los coches de alquiler en Buenos Aires,* Corregidor, Buenos Aires, 1980.

Parish, Woodbine, *Buenos Aires y las provincias del Río de la Plata,* Librería Hachette, Buenos Aires, 1958 (primera edición, Londres, 1839).

Peña, José María y José Xavier Martini, *La ornamentación en la arquitectura de Buenos Aires,* 1800-1900, (tomo I) y 1900-1930 (tomo II), Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, Facultad de Arquitectura, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1966 (tomo I) y 1967 (tomo II).

Pillado, Jose A., *Buenos Aires Colonial,* Editorial Bonaerense, Buenos Aires, 1943.

Portillo, Gregorio A., «Ejecución del Catastro de la Ciudad de Buenos Aires y su función económica, social y urbana», *Revista de Arquitectura,* Buenos Aires, noviembre 1942.

Pomar, María Luz y Félix Bombarolo, «Vivienda para sectores populares. Un aporte a los problemas proyectuales de hoy», Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICET), Buenos Aires, 1991 (trabajo mimeografiado).

Prado y Rojas, Aurelio (compilador), *Leyes y decretos promulgados en la Provincia de Buenos Aires desde 1810 a 1876,* Imprenta del «Mercurio», tomo III, Buenos Aires, 1877.

Prieto, Adolfo, *El discurso criollista en la formación de la Argentina Moderna,* Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1988.

Radavanovic, Elisa y Alicia Busso, «La vivienda obrera en Buenos Aires en la década del 80», *Primeras Jornadas de Historia de la ciudad de Buenos Aires: la vivienda en Buenos Aires,* Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1985.

Ramos, Jorge, «El sistema *Art Decó*: centro y periferia», *Summarios,* número 105, Buenos Aires, septiembre 1986.

Rapaport, Mario D., «Las relaciones económicas con Estados Unidos y Gran Bretaña», *Todo es Historia,* número 154, Buenos Aires, marzo 1980.

Rawson, Guillermo, *Conferencias sobre higiene pública,* Donnamette & Hattu, París, 1876 (publicado en castellano).

Razori, Amílcar, *Historia de la ciudad argentina,* Imprenta López, Buenos Aires, 1945 (tres tomos).

—, *Apertura de la Avenida Norte a Sur (9 de Julio),* edición de la *Revista de Derecho y Administración Municipal,* Buenos Aires, 1937.

Reboratti, Carlos, «Por qué la Patagonia», *Seminario La Nueva Capital,* Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Centro de Estudios para la Transformación Argentina, Fundación Banco Patricios, Buenos Aires, septiembre de 1986.

Recchini de Lattes, Zulma, *La población en Buenos Aires,* Editorial del Instituto, Buenos Aires, 1971.

—, «El proceso de urbanización en la Argentina: distribución, crecimiento y algunas características de la población urbana», *Desarrollo Económico,* número 48, vol. 12, Buenos Aires, enero-marzo 1973.

—, «Migraciones en Buenos Aires», *Conferencia Regional Latinoamericana de Población,* Actas Unión Internacional para el Estudio Científico de la Población, México, 1970.

Rofman, Alejandro y Nora Marqués, *Desigualdades regionales en la Argentina. Su evolución histórica desde 1970,* Cuadernos del CEUR, Buenos Aires, 1988.

Romero, José Luis (a), «La ciudad criolla», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo I, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

— (b), «La ciudad patricia», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo I, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

— (c), «La ciudad burguesa», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

—, *Las ideologías de la cultura nacional y otros ensayos,* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1982.

—, *El Desarrollo de las ideas en la Argentina del siglo XIX,* Fondo de Cultura Económica, México, 1965.

—, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas,* siglo XXI, Buenos Aires, 1976.

Romero, Luis Alberto, «Buenos Aires frente al país: 1580-1852», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo I, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

—, «Sectores populares, participación y democracia: El caso de Buenos Aires», en *Pensamiento Iberoamericano,* número 7, «El reto de las metrópolis», Madrid, enero-junio 1985.

Rotta, Vicente, *El acceso ferroviario a la ciudad de Buenos Aires,* Asociación Amigos de la Ciudad, Buenos Aires, 1933.

Rubino, Oscar, *El Conurbano Bonaerense,* Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, 1990.

Sábato, Hilda y Luis Alberto Romero, *Los trabajadores de Buenos Aires. La experiencia del mercado 1850-1880,* Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1992.

Sánchez, Mariquita, *Recuerdos del Buenos Aires virreynal,* prólogo y notas de Liniers de Estrada, Ene Editorial, Buenos Aires, 1953.

Sargent, Charles, *The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930,* Center of Latin American Studies, Arizona State University, Tempe, Arizona, 1974.

Sarlo, Beatriz, *El imperio de los sentimientos,* Catálogo Editora, Buenos Aires, 1985.

Scalabrini Ortiz, Raúl, *Historia de los ferrocarriles argentinos,* Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1983 (primera edición, Buenos Aires, 1948).

—, Reportaje en *Noticias Gráficas,* en 1933, citado por Galasso, Norberto, *Raúl Scalabrini Ortiz y la penetración inglesa,* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1984.

Schiaffino, Eduardo, *Urbanización en Buenos Aires,* s/e, Buenos Aires, 1927.

Schmidel, Ulrico, *Viaje al Río de la Plata,* Emecé Editores, Buenos Aires, 1942.

Schteingart, Martha, Ana María Facciolo, Marta Kallinsky, Alicia Toribio y Beatriz Broide, «Políticas de vivienda de los gobiernos populares para el área de Buenos Aires» primera parte, *revista Summa,* número 71, Buenos Aires, enero 1974.

Schteingart, Martha y Beatriz Broide, «Políticas de vivienda de los gobiernos populares para el área de Buenos Aires», segunda parte, revista *Summa,* número 72, Buenos Aires, febrero 1974.

Schvartzer, Jorge, «La implantación industrial», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Scobie, James R., *Buenos Aires, del centro a los barrios,* Ediciones Solar, Buenos Aires, 1977.

Scobie, James y Aurora Ravina de Luzzi, «El centro, los barrios y el suburbio», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Scobie, James y Aurora Ravina de Luzzi, «El puerto y los ferrocarriles en Buenos Aires», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Simpson, Lesley Bird, *The encomienda in New Spain,* University of California Press, Berkeley, 1953.

Sors de Tricerri, Guillermina (a), «Las Conchas», *Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos,* dirigida por Ricardo Levene, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, tomo II, La Plata, 1941.

— (b), «Partidos y curatos coloniales de la campaña. Comunicaciones con el interior», *Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos,* dirigida por Ricardo Levene, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, tomo I, La Plata, 1941.

— (c), «6 de Septiembre», *Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos,* dirigida por Ricardo Levene, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, tomo II, La Plata, 1941.

— (d), «San Isidro», *Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos,* dirigida por Ricardo Levene, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, tomo II, La Plata, 1941.

— (e), «San Martín», *Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos,* dirigida por Ricardo Levene, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, tomo II, La Plata, 1941.

— (f), «Avellaneda», *Historia de la Provincia de Buenos Aires y la formación de sus pueblos,* dirigida por Ricardo Levene, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, tomo II, La Plata, 1941.

Stilman, Eduardo, «El nacimiento del tango», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo II, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Stok, Jacobo, *Los subterráneos en Buenos Aires,* s/e, Buenos Aires, 1930.

Suárez, Odilia, *Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985,* Secretaría de Extensión Universitaria, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 1986.

Subsecretaría de Medio Ambiente de la Nación, *Evaluación ambiental de los recursos hídricos del Sistema Metropolitano Bonaerense,* Ministerio de Salud Pública y Medio Ambiente, Buenos Aires, 1981.

Suriano, Juan, *La huelga de los inquilinos de 1907,* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1983.

Tanzi, Héctor José, «El centralismo político de Buenos Aires de 1810 a 1830», *VI Congreso Internacional de Historia de América,* tomo V, realizado en Buenos Aires del 13 al 18 de octubre de 1980, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1982.

Taullard, Alfredo, *Los planos más antiguos de Buenos Aires,* Editorial Peuser, Buenos Aires, 1940.

The Mar Year Book, *River Plate Shipping Manual,* Editorial Mar, Buenos Aires, 1935-1943.

Torassa, Antonio A., *El Partido de Avellaneda, 1580-1890,* publicación del Archivo de la Provincia de Buenos Aires, La Plata 1940.

Torre Revello, José, *La sociedad colonial; Buenos Aires entre los siglos XVI y XIX,* Ediciones Pannedille, Buenos Aires, 1970.

Torres, Horacio, «Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires», *Desarrollo Económico,* número 58, vol. 15, Buenos Aires, julio-septiembre 1975.

Ubeira, Alcira Mercedes, «Intereses y conflictos en torno a la capitalización de Buenos Aires (1826-1827)», *VI Congreso Internacional de Historia de América,* tomo V, realizado en Buenos Aires del 13 al 18 de octubre de 1980, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1982.

Udaondo, Enrique, *Breve noticia sobre el origen de los partidos del Gran Buenos Aires,* Taller de impresiones oficiales, La Plata, 1934.

Vapnarsky, César A. y Néstor Gorojovsky, *El crecimiento urbano en la Argentina,* Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo IIED-América Latina y Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1990.

Vautier, Ernesto, «La reglamentación de Construcciones de la Avenida Norte-Sur», *Revista de Arquitectura,* número 151, Buenos Aires, julio 1933.

Vázquez de Espinosa, Antonio, *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales,* Smithsonian Institution, Washington D.C., 1948 (terminado en 1628).

Vilardi, Julián, *El Cabildo de Buenos Aires,* Imprenta Ferrari Buenos Aires, 1940.

Viñas, David, *Literatura argentina y realidad política. La crisis de la ciudad liberal,* Ediciones Siglo xx, Buenos Aires, 1973.

—, *Literatura argentina y realidad política,* Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1982.

Viñuales, Graciela, «Ideas y realidades de la arquitectura residencial en Buenos Aires a fines del siglo xix», AA. VV., *Sectores populares y vida urbana,* Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), Buenos Aires, 1984.

Weinberg, Gregorio, «La Educación», *Buenos Aires, historia de cuatro siglos,* tomo I, dirigida por José Luis y Luis Alberto Romero, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983.

Wilde, Eduardo, *Obras Completas,* Talleres Peuser, Buenos Aires, 1923 y Talleres Gráficos Belmonte, Buenos Aires, 1939.

Wilde, José Antonio, *Buenos Aires desde setenta años atrás,* Espasa Calpe, Colección Austral, Buenos Aires, 1948 (primera edición, Buenos Aires, 1881).

Wolf, Eric, *Sons of the shaking earth,* University of Chicago Press, Chicago, 1959.

Yujnovsky, Óscar (a), «Políticas de vivienda en la ciudad de Buenos Aires, 1880-1914» *Desarrollo Económico,* número 54, vol. 14, Buenos Aires, julio-septiembre 1974.

— (b), «Revisión histórica de la política de vivienda en la Argentina desde 1880», revista *Summa,* número 72, febrero 1974.

—, *Claves políticas del problema habitacional en la Argentina 1955-1981,* Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1984.



ÍNDICE ONOMÁSTICO

Acarette du Biscay, 36, 39, 40, 44.
Adams, Richard, 62.
Agrelo, Emilio, 149, 156.
Alfonsín, Raúl, 241, 243.
Alsina, Adolfo, 94.
Alvear, Carlos de, 136.
Alvear, Torcuato de, 84, 89, 91-95, 101-106, 110, 112, 139, 160.
Anchorena, Joaquín Samuel de, 140, 141.
Anchorena, Nicolás de, 60.
Angelis, Pedro de, 58.
Arata, Pedro N., 94, 104.
Arias de Ávila, Pedro, 20, 29.
Arlt, Roberto, 195, 208.
Avellaneda, Nicolás, 94.
Ayerza, Héctor, 187.
Ayolas, Juan de, 25.
Azara, Félix de, 53.
Ballesteros Gaibros, Manuel, 32.
Bateman, John La Trobe, 96.
Becerra, Francisco, 39.
Benoit, Pedro, 71, 146.
Bereterbide, Fermín, 190.
Bermúdez, José, 42.
Bernhardt, Sara, 80.
Birabén (arquitecto), 197, 211.
Blanqui, Andrés, 46.
Bollini, Francisco, 105.
Boneo, Martín, 48.
Bonilla, José, 167.
Borges, Jorge Luis, 207, 231.
Bosh, José M., 149.
Bouvard, J., 136, 137.
Brambila, Fernando, 49.
Bunge, Ernesto, 67.
Busaniche, José Luis, 58.
Buschiazzo, Juan A., 66, 67, 91, 92, 95, 101, 104, 105.
Bustamante, Juan de (Concolocorvo), 37.
Bustillo, Alejandro, 198.
Bustillo, José María, 93.
Cafferata, Juan F., 160.
Canale, José, 66.
Canale, Nicolás, 66.
Cané, Miguel, 76, 81, 94.
Canning, 58.
Cardiel, Joseph, 39.
Carlos V, 28, 29, 31.
Carranza, Carlos, 90.
Carrasco, Benito, 138, 139.
Carriego, Evaristo, 209.
Carrillo, Ramón, 201.
Casagenas, Ygnacio, 71.
Castellanos de Anchorena, Mercedes, 147.
Catelin, Próspero, 61.
Cattaneo, Cayetano, 44.
Colombo, Virginio, 188.
Colón, Cristóbal, 20-22, 29.
Concolocorvo (Bustamante, Juan de), 45.
Conchillos, Lope de, 31.
Cortés, Hernán, 20, 29.
Crespo, Antonio F., 95.
Chanca (doctor), 29.
Chanourdie, Enrique, 136-138.
Christophersen, Alejandro, 147, 188.
Díaz de Guzmán, Ruy, 38.

De L'Isle, 39.
Dellepiane, Luis, 165.
Dormal, Jules, 147.
Doulliet, 198.
Dourge, León, 211.
Duse, Eleonora, 80.
Vidal, Emeric Essex, 57.
Felipe II, 28.
Ferrari Hardoy, J., 192.
Fonseca, Juan de, 31.
Forestier, J. C. N., 184.
Fossati, Pedro, 66.
Fresco, Manuel, 180.
Frondizi, Arturo, 213.
Gaboto, Sebastián, 21, 24, 25.
Gálvez, Manuel, 126.
Garay, Juan de, 26, 27, 33, 35, 53, 70, 71, 133, 135, 194.
García, Diego, 25.
García Núñez, Julián Jaime, 145.
Gardel, Carlos, 127.
Gibson, Charles, 31.
Glade, Carlos, 72.
González, Juan Antonio, 39.
Greco, Vicente, 127.
Grondona, Nicolás, 74.
Guido, Ángel, 189.
Gutiérrez, Diego, 38.
Gutiérrez, Eduardo, 80.
Hadfield, William, 64.
Hanke, Tadeo, 49.
Harilaos de Olmos, Adelia María, 148.
Hary, Pablo, 148.
Haussmann, Georges, 92.
Hegeman (urbanista), 190.
Hernández, José, 80.
Houdius, Jodocus, 39.
Huergo, Luis, 97.
Hunt, Henry, 66.
Hutchinson, Thomas J., 72.
Huyghen van Linschoten, Jan, 39.
Jauretche, Arturo, 165.
Jaussely (urbanista), 190.
Jérez, Pedro, 33.
Joselevich, 198.
Juárez Celman, Miguel, 85, 95.
Justo, Agustín P., 164.
Kalnay, Jorge, 189, 211.
Krauss, Juan, 46.
Kuhr, Germán, 71.
Kurchan, Juan, 192.
Lacalle Alonso, 197, 211.
Lagos, José M., 89, 135, 136.
Lanús, Eduardo, 148.
Le Corbusier, 188, 192.
Le Monier, Eduard, 148.
Le Rouge, George, 39.
Leguizamón, Martiniano, 80.
Lepera, Alfredo, 127.
Lizarraga, fray Reynaldo de, 38.
López, Lucio V., 63, 81.
Madero, Eduardo, 97.
Maillart, Norbert, 148, 149.
Magallanes, Fernando de, 25.
Maglio, Juan, 127.
Malaspina, Alejandro, 49.
Malaver, Antonio, 71.
Mansilla, Lucio V., 76, 81, 82.
Manzi, Homero, 165.
Martín Burgos, Juan, 67.
Martínez de Irala, Domingo, 25, 26.
Martius, Joao, 39.
Meano, Víctor, 148.
Mendoza, Pedro de, 19, 20, 23, 25, 26, 30, 31.
Menem, Carlos, 243.
Mercator, Gerardo, 39.
Mercator, Rumold, 39.
Mitre, Bartolomé, 63.
Moll, Walter, 198.
Moreno y Acoyte, José María, 192.
Moreno, Mariano, 71.
Moretti (arquitecto), 145.
Morrison, Samuel Eliot, 22.
Noel, Carlos M., 183, 189.
Ocampo, Victoria, 197.
Ortelius, Abraham, 38, 39.
Ortiz Basualdo, Daniel, 148.
Ovando, Nicolás de, 20.
Palanti, Mario, 145, 187.
Paolera, Carlos María della, 167, 190, 191, 195.
Parish, Woodbine, 58, 64, 65.
Pastor, José M. F., 167.
Pastor del Valle (ingeniero), 101.
Pater, Pablo, 148.
Paz, José C., 147.
Pellegrini, Carlos Enrique, 66, 94.
Peña de Ortiz Basualdo, Inés, 147.
Perón, Eva, 203, 205.

Perón, Juan D., 166, 170, 201.
Pizarro, Francisco de, 20.
Plancius, Peter, 39.
Prímoli, Juan Bautista, 46.
Pueyrredón, Prilidiano, 67.
Ramos Mejía, José María, 103.
Rawson, Guillermo, 103.
Reyes Católicos, 29.
Rivadavia, Bernardino, 59, 60, 115, 134.
Robles, Agustín de, 42.
Roca, Julio A., 75, 76, 85, 91, 94.
Romero, José Luis, 75, 117.
Rosas, Juan Manuel de, 60, 62, 65.
Sáenz Peña, Roque, 114.
Salas, Saturnino, 71.
Salazar de Espinosa, Juan, 25.
Sánchez, Mariquita, 56.
Sanson, Guillermo, 39.
Santos Discépolo, Enrique, 164.
Sarmiento, Domingo Faustino, 63.
Scalabrini Ortiz, Raúl, 165.
Schmidel, Ulrico, 23, 24.
Schroeder, Hans, 66.
Scobie, James R., 92, 97, 150.
Seeber, Francisco, 94.
Senillosa, Felipe, 62.
Sergent, René, 149.
Sgrooten, Christian, 39.
Sitte, Camilo, 138.
Solano, Francisco de, 33.
Solier, Daniel, 90.
Solís, Juan de, 25.
Sortais, Louis, 147.
Sourdeaux, Adolfo, 64, 73.
Souza, Martín Alfonso de, 24.
Tamburini, Francisco, 91.
Taylor, Eduardo, 66.
Thays, Carlos, 138, 145.
Uriburu, José Félix, 164.
Vacarezza, Alberto, 124.
Vautier, Ernesto, 190.
Vázquez de Espinosa, Antonio, 37.
Velázquez, Diego de, 20.
Verdi, Giusseppe, 125.
Vértiz y Salcedo, Juan José de, 46, 134.
Vilar, Antonio V., 197, 211.
Villoldo, Héctor Ángel, 126.
Virasoro, Alejandro, 189.
Wilde, Eduardo, 76, 81, 85, 148.
Wolf, Eric, 32.
Yrigoyen, Hipólito, 164.

ÍNDICE TOPONÍMICO

África, 245.
Alemania, 59, 65, 198.
Almagro, 108, 124, 154, 230.
América Central, 14, 22, 39.
América del Norte, 59, 77, 245.
América del Sur, 17, 39, 128.
América Latina, 13, 59, 67, 77, 93, 206, 224, 245, 246, 251, 254.
Antigua, 24.
Antigua Guatemala, 29.
Areco, 70.
Argentina, 13, 14, 36, 37, 48, 49, 53, 62, 63, 67, 68, 75, 78, 82, 107, 113, 120, 121, 125, 127, 142, 143, 147, 163, 214, 245-247, 251, 252, 255, 258, 259.
Arrecifes, 37.
Asia, 245.
Asunción, 25, 26, 31, 36, 38.
Australia, 120.
Avellaneda, 52, 61, 71-73, 116, 119, 167, 170, 171, 176, 180, 181, 184, 201, 204, 209, 219, 221, 235, 236, 238, 239, 249, 251.
Bahía Blanca, 70, 249.
Balvanera, 63, 83, 85, 86, 117, 125, 130, 142, 143, 154, 157, 158, 173.
Barcelona, 59, 118.
Barracas, 61, 63, 64, 71-74, 76, 88, 91, 107, 108, 142, 152-154, 157, 172, 173, 177, 224, 229, 232.
Bélgica, 69.
Belgrano, 14, 64, 66, 71-73, 76, 77, 85, 88, 90, 107, 108, 124, 130, 141, 152, 153, 157, 158, 160, 172, 173, 176, 177, 184, 187, 192, 203, 210, 211, 223, 227, 229, 230, 232, 252.
Blanqueadas, 64.
Boca, 14, 63, 71, 73, 74, 83, 85, 88, 108, 117, 125, 126, 130, 142, 152-154, 157, 158, 177, 207, 224, 234.
Boedo, 15, 124.
Bogotá, 24, 77.
Bolivia, 14, 246.
Brasil, 20, 66, 69, 120, 245, 246.
Buenos Aires, 13-18, 20, 22-28, 30, 33, 35-39, 41, 42, 44-53, 55-78, 80-82, 84, 89, 90, 93-95, 98, 99, 101, 102, 105, 107-109, 113, 114, 116-129, 134, 136, 139, 141, 143, 145, 147, 149-151, 157-159, 163-172, 175-181, 183-189, 191, 194-197, 199-201, 203-206, 210, 211, 213-220, 222-227, 229, 232, 234-238, 240-242, 245, 247-250, 252-261.
Burzaco, 191.
Caballito, 15, 141, 173, 210, 211, 230.
Cádiz, 59.
Cali, 30.
Cambaceres, 74.
Campeche, 29.
Canadá, 120.
Caparra, 22, 29.
Carcarañá (río), 21, 24.
Caribe, 59, 67, 245, 246, 254.
Cartagena de Indias, 29.
Catamarca, 215, 247, 248.
Cayastá, ruinas de, 26.
Cerdeña, 74.

Cobos, 74.
Colombia, 14, 21, 31, 245, 246.
Concepción, 30, 31, 130, 173.
Conchas, Las, 35, 48, 51.
Córdoba, 24, 36, 37, 45-47, 52, 63, 68, 70, 78, 107, 216, 217, 220, 247, 248, 258.
Coronda (laguna), 25.
Corpus Christi, 25.
Corrientes, 36, 41, 51, 67, 78, 153, 217, 248.
Cuba, 20, 66, 245.
Cuenca, 24.
Cuyo, 41, 49, 120.
Cuzco, 24, 36.
Chacarita, 232.
Chaco, 67, 217.
Charcas, 31, 35-37.
Chascomús, 69.
Chicago, 77.
Chile, 21, 31, 38, 48, 49, 52, 64, 65, 245, 246.
China, 65.
Chivilcoy, 69.
Chubut, 67, 68, 247.
Darién, 20-22.
Devoto, 173.
Dinamarca, 59.
Dolores, 70.
Ecuador, 246.
Ensenada, La, 60, 61, 72, 181, 251.
Entre Ríos, 51, 67, 69, 78, 217, 248.
España, 13, 19, 20, 22, 24-26, 31-33, 35, 37, 39, 42, 48, 50, 55, 59, 66.
Española, La, 20.
Estados Unidos, 59, 65, 66, 69, 120, 149, 198.
Esteco, 36, 37, 39.
Europa, 32, 35, 44, 49, 59, 65, 89, 92, 94, 103, 104, 120, 142, 197, 245.
Ezeiza, 201, 228.
Flores, 14, 15, 71-73, 76, 77, 85, 88, 90, 108, 124, 130, 152, 153, 155, 158, 160, 173, 177, 184, 192, 211, 231.
Floresta, 152, 177.
Formosa, 67, 247, 248.
Francia, 62, 65, 69, 148.
Gran Bretaña, 65, 69, 165.
Guadalajara, 30, 31.
Guanahaní (isla), 21.
Guatemala, 30.
Habana, La, 48, 49, 59.
Haití, 246.
Hamburgo, 59.
Hannover, 118.
Havre, El, 59.
Hispanoamérica, 27, 41, 49.
Honduras, 246.
Humahuaca, 36.
Iberoamérica, 30, 260.
India, 65.
Inglaterra, 58, 59, 75, 179.
Italia, 65, 198.
Japón, 245.
Jujuy, 36, 107, 247, 248.
Junín, 248.
Lanús, 167, 171, 176, 201, 204, 219, 221, 236, 238, 239, 249.
León (Nicaragua), 30.
Lima, 24, 30, 35, 36, 45.
Liniers, 15, 232.
Liverpool, 59, 69.
Lomar de Zamora, 119, 167, 170, 180, 181, 184, 200, 209, 217, 224, 236, 239.
Londres, 58, 107, 118.
Madrid, 118, 229.
Magdalena, La, 36, 51, 70.
Mar del Plata, 248.
Matanza, 36, 51, 76, 77, 116, 119, 171, 180, 184, 204, 205, 217, 222, 232, 235, 236, 239, 240.
Matanza (río), 239, 240.
Melincué, 70.
Mendoza, 36, 39, 68, 70, 107, 247.
México, 14, 20, 24, 37, 49, 77, 236, 246, 260.
Misiones, 67, 247, 248.
Monte Grande, 35, 51.
Montevideo, 59, 64, 77.
Montserrat, 125, 130, 173, 233.
Morón, 71, 72, 119, 167, 171, 176, 180, 249.
Negro (río), 49, 241.
Neuquén, 67, 215, 247, 248.
Nicaragua, 246.
Nueva Cádiz, 22.
Nueva Chicago, 152, 155.
Nueva Pompeya, 153.
Nueva York, 13, 59, 65, 118, 185, 260.

Oaxaca, 24, 30.
Palermo Chico, 145, 188, 211, 252.
Palermo de San Benito, 62, 64, 108, 130, 142, 146, 152, 153, 157, 158, 173, 203, 211, 223, 229, 231, 232.
Pampa, La, 67, 113.
Panamá, 20, 30.
Paraguay, 39, 48, 59, 63, 246.
Paraná (Entre Ríos), 248.
Paraná (río), 13, 24-26, 68, 70, 219.
París, 17, 62, 74, 92, 95, 103, 104, 109, 113, 118, 126, 128, 136, 147, 192.
Patagonia, 51, 67, 247, 248.
Pernambuco, 59.
Perú, 14, 20, 25, 26, 35, 36, 38, 40, 48, 52, 64, 65, 246.
Pilar, 83, 84, 86, 87, 117, 130, 131, 142, 154, 158, 173, 222.
Pilsen (Bohemia), 46.
Plata (río), 63, 219.
Plata, La, 36, 68, 71, 107, 181, 219, 225, 248.
Portugal, 24, 39.
Posadas, 248.
Potosí, 31, 36.
Puebla, 29, 30.
Puerto Rico, 21.
Punta Lara, 181.
Quilmes, 52, 72, 73, 119, 170, 180, 181, 191, 204, 209, 217, 221, 236, 239, 251.
Quito, 24, 30.
Reconquista (río), 59, 237.
República Dominicana, 246.
Riachuelo, 14, 23, 35, 42, 43, 53, 59, 61, 64, 72-74, 76, 89, 91, 97, 119, 154, 170, 171, 181, 186, 201, 237.
Río Cuarto, 148, 248.
Río de Janeiro, 45, 59, 64, 69, 77, 118, 260.
Río de La Plata, 13, 23-27, 31, 33, 38, 39, 41-44, 46, 49, 50, 55, 56, 58-60, 68-70, 73, 76, 89, 107, 226, 229, 232, 237, 239.
Río Gallegos, 248.
Río Grande, 248.
Río Negro (provincia), 67, 242, 247, 248.
Rioja, 37, 107, 215, 247.
Rosario, 63, 68, 69, 77, 107, 120, 156, 191, 216, 219, 220, 225, 248.
Sacramento, Colonia del (Uruguay), 23, 41, 45.
Salado (río), 51, 52, 70.
Salta, 36, 39, 70, 107, 247, 248.
Samborombón (río), 24.
San Bernardo, 130, 159, 172.
San Carlos, 130, 158, 248.
San Cristóbal, 63, 83, 85-87, 130, 154, 157, 158, 173.
San Fernando, 53, 60, 72, 77, 122, 171, 221, 236.
San Francisco, 77.
San Gabriel (isla), 23.
San Isidro (pueblo), 52, 53, 61, 72, 77, 122, 167, 171, 176, 181, 192, 221, 223, 227, 238, 252.
San José de Flores (pueblo), 61, 62, 64, 73.
San Juan, 107, 215, 247.
San Juan de Puerto Rico, 22, 29, 39.
San Luis, 107, 215, 247, 248.
San Martín, 52, 77, 116, 119, 167, 171, 176, 180, 184, 204, 209, 221.
San Nicolás, 130, 173.
San Pablo, 77, 236.
San Sebastián de Urabá, 21.
San Telmo, 232, 234.
San Vicente, 69.
Sancti Spiritu, 21, 24, 25, 39.
Santa Cruz, 21, 67, 247, 248.
Santa Fe, 26, 36, 39, 41, 51, 67-69, 72, 75, 78, 107, 217, 219, 225, 247, 248.
Santiago (río), 60.
Santiago de Chile, 31, 36, 37, 45, 236.
Santiago del Estero, 31, 36, 37, 39, 107, 217.
Sevilla, 26, 29.
Socorro, 83-85, 117, 129-131, 142, 154, 157, 173.
Sucre, 31, 36.
Suiza, 67.
Tandil, 70, 248.
Tierra del Fuego, 67, 247, 248.
Tigre, 53, 69, 72, 73, 167, 191, 219, 221, 249.
Trujillo (Perú), 24, 30.
Tucumán, 26, 30, 36-39, 41, 45, 48, 52, 56, 68, 78, 217, 248.
Urabá, golfo de, 21.
Uruguay, 59, 67, 245, 246.

Uruguay (río), 13.
Ushvaia, 215.
Valparaíso, 49.
Vélez Sarsfield, 130, 152, 159, 172, 173.
Venezuela, 22, 245, 246.
Viedma, 241, 242.
Villa Crespo, 124, 152, 154, 208, 230.
Villa Devoto, 14, 153, 159, 176, 210.
Villa Las Catalinas, 152, 156.
Villa Lugano, 153.
Villa Luján, 37, 52, 69, 70.
Villa María (Córdoba), 63.
Villa Modelo, 152, 156.
Villa Ortúzar, 153.
Villa Soldati, 153.
Villa Urquiza, 152, 153, 156, 159, 211.
Yucatán, 21.
Zacatecas, 31.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de agosto de 1992.



El libro *Buenos Aires*, de Margarita Gutman y Jorge Enrique Hardoy, forma parte de la Colección «Ciudades de Iberoamérica», dirigida por el profesor Manuel Lucena, Catedrático de Historia de América de la Universidad de Alcalá de Henares.

COLECCIÓN CIUDADES DE IBEROAMÉRICA

- Río de Janeiro.
- Caracas.
- São Paulo.
- Lima.
- Quito.
- Santiago de Chile.
- La Habana.
- Sevilla.
- Bogotá.
- Proceso de urbanización de América del Sur.
- Manila.
- Barcelona.
- Buenos Aires.

En preparación:

- Ciudades precolombinas.
- La fundación de las ciudades hispanoamericanas.
- Lisboa.
- México.
- Madrid.
- El incierto futuro de los centros históricos de América Latina.
- El futuro de la ciudad iberoamericana.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y post-colombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

